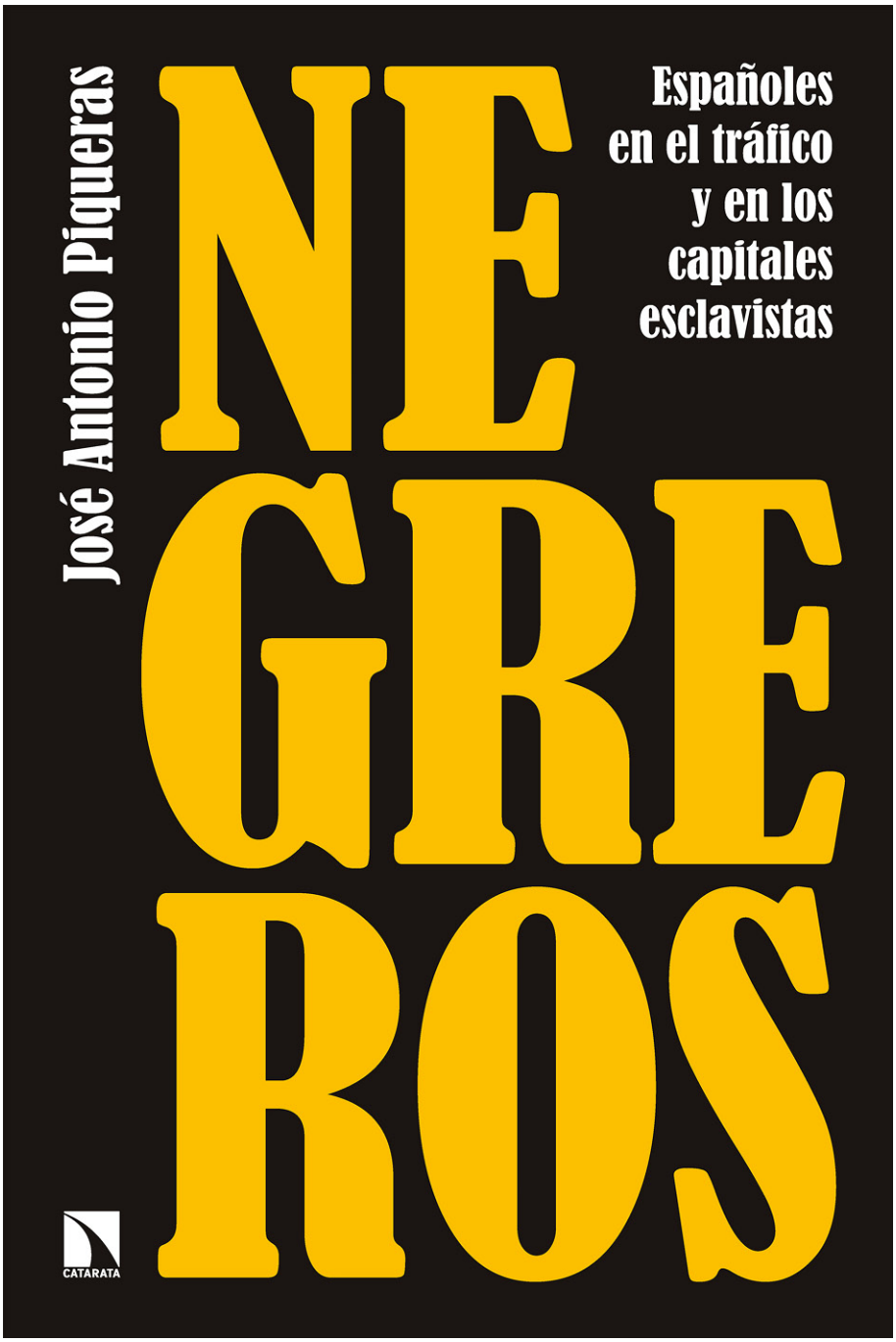
José Antonio Piqueras

NEGREROS

Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas

CATARATA


José Antonio Piqueras
NEGREROS
Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas
CATARATA

José Antonio Piqueras

Negreros

ESPAÑOLES EN EL TRÁFICO Y EN LOS CAPITALES ESCLAVISTAS

DISEÑO DE CUBIERTA: PABLO NANCLARES

JOSÉ ANTONIO PIQUERAS ARENAS, 2021

LOS LIBROS DE LA CATARATA, 2021
FUENCARRAL, 70
28004 MADRID
TEL. 91 532 20 77
WWW.CATARATA.ORG

NEGREROS.
ESPAÑOLES EN EL TRÁFICO Y EN LOS CAPITALES ESCLAVISTAS

ISBNE: 978-84-1352-332-3
ISBN: 978-84-1352-334-7
DEPÓSITO LEGAL: M-28.238-2021
THEMA: NHTS/JBFJ/1DSE

IMPRESO EN ARTES GRÁFICAS COYVE

ESTE LIBRO HA SIDO EDITADO PARA SER DISTRIBUIDO. LA INTENCIÓN DE LOS EDITORES ES QUE SEA UTILIZADO LO MÁS AMPLIAMENTE POSIBLE, QUE SEAN ADQUIRIDOS ORIGINALES PARA PERMITIR LA EDICIÓN DE OTROS NUEVOS Y QUE, DE REPRODUCIR PARTES, SE HAGA CONSTAR EL TÍTULO Y LA AUTORÍA.

A Clara E. Lida,
desde una amistad reconfortante y perdurable.

secaban
en un lugar distante lo que reverdecían
en esta tierra nuestra, eran
aquí rumor y más allá silencio,
llanto remoto, muerte desterrada.

Ángel González,
Tratado de urbanismo (1967)

AGRADECIMIENTOS

Este texto ha recorrido un largo trayecto hasta llegar a manos de los lectores. Hay temas que elegimos y otros que nos escogen. Con Enric Sebastià (1930-2006) compartí hace más de tres décadas la redacción del libro *Agiotistas, negreros y partisanos*, propósito que me familiarizó con las venturas y desventuras de los esclavos y de los esclavistas a través de los papeles de archivo. Su editor fue Mario García Bonafé, entonces al frente de Edicions Alfons el Magnànim y capaz de crear de unas cenizas carpetovetónicas una empresa intelectual sin par, que fue deshecha para no resurgir.

Mi interés, en lo que aquí importa, se centró a continuación en el estudio de la defensa organizada de intereses coloniales; ese camino me llevó a indagar en la creación de los intereses materiales, el mundo de la plantación y del comercio de africanos esclavizados. Eran años en los que se abrían paso los estudios centrados en la agencia de los esclavos en detrimento de la esclavitud, una evolución que, si de un lado rescataba el protagonismo de los sujetos y reivindicaba su personalidad, nos alejaba de la comprensión de un régimen social y de su dilatada existencia en el tiempo, desvinculándolo de la economía, de la sociedad y de su relación con una posteridad de la que somos parte. Conocedor de mis planteamientos, Manuel Moreno Fraginals me invitó a dar continuidad a su obra *El ingenio. Complejo económico-social del azúcar* donde la había dejado, a inicios de la década de 1860, y me ofrecía poner a mi disposición las fichas que había reunido y tenía consigo en Florida. Seguí mi propia ruta, en un proyecto que permanece abierto.

Hace trece años que vengo leyendo y debatiendo con Dale Tomich la relación entre esclavitud y capitalismo según la propuesta que elaboró tiempo atrás. Sin duda, se ha convertido en mi principal interlocutor en el tema. En su obra he descubierto perspectivas y matices que de algún modo

traslado a este libro.

En junio de 2008 mi editor Manuel Fernández-Miranda me invitó a presentarle un libro sobre el tema que deseara. Le propuse escribir sobre los negreros y su incidencia en la sociedad española. La idea despertó su entusiasmo, seguido días después de una reconsideración: su salida del grupo editorial para el que había trabajado fue decidida por un descendiente del marqués de Comillas, y no quería que su catálogo fuera interpretado de forma torcida. La realidad de generaciones pasadas alcanzaba al presente, como el muerto atrapa al vivo, en palabras del clásico. Quizá algún día, dijo. Y no pudo ser, ya que se produjo su salida de Ediciones Península y un infarto se lo llevó semanas después, me gusta pensar que a un lugar donde se lee y se escribe en plena libertad. A Manuel le agradezco la confianza que me mostró y el generoso ofrecimiento de publicarme cuanto escribiera, incluido un proyecto literario que me animó a acometer y está pendiente.

Tras la publicación de *La esclavitud en las Españas* por Los Libros de la Catarata en 2011, Javier Senén me propuso que escribiera una segunda obra centrada en los personajes de la trata. Varios compromisos se interpusieron. En octubre de 2017, animado de nuevo por los amigos de esta editorial, acepté poner orden en mis papeles y entregarles un texto en un año, empeño a todas luces desmedido que las circunstancias sobrevenidas aplazaron una y otra vez, hasta ahora. Carmen Pérez Sangiao y Mercè Rivas me han mostrado una paciencia infinita y una fe en el resultado que espero no defraudar. Juan Sisinio Pérez Garzón me ha acompañado desde la distancia en una travesía particular, animándome a proseguir en un propósito del que nunca fue ajeno.

Entre tanto, el Dr. Vicente Miró descubrió la broma que me estaba reservada, y el Dr. Anastasio Montero, sabiduría unida a un escalpelo, obró el milagro de reparar lo que el destino había decidido.

En esta historia de la historia recorrida por editores, historiadores, amigos, ocupa un lugar especial la familia. Mis hijos, Jorge y Clara, han sido un soporte interno esencial. Algún día espero saber expresarlo debidamente.

Farah llegó para iluminar. No estoy seguro de habérselo dicho.

INTRODUCCIÓN

UNA HISTORIA ATLÁNTICA DE ESPAÑA, UN PASADO INCÓMODO

PARA SABER DE LO QUE HABLAMOS

Negrero es palabra que se ha hecho sospechosa. Siempre ha pertenecido a la esfera donde la sombra persigue al personaje y a menudo parece que lo adelanta. Primero, se hizo incómoda a quienes habían levantado su patrimonio mediante prácticas que la humanidad y la moral reprobaban, aunque la buena sociedad prefiriera simular ignorancia y los acogiera en su seno, recibiendo a sus vástagos en familias de alta alcurnia a las que aportaban saneados caudales. La voz comenzó por designar a las embarcaciones dedicadas al transporte de cautivos desde las costas africanas a las Américas: el *barco negrero* —casi nunca se dijo "barco de esclavos", como ocurre en inglés— era expresión derivada de "barco de negros", acepción en la que el pronombre remite al contenido del navío. El adjetivo *negrero* se añadió a los capitanes de navíos, rara vez a los marinos que lo servían, mencionados como tripulantes a pesar de merecerlo en igual grado: sobre ellos recaía la responsabilidad del cuidado de los seres humanos transportados y convertidos en cargamento, *cargazón*, y no pocas veces perpetraban abusos físicos y psíquicos, atropellos sexuales, enrolados con la promesa de una retribución superior a la que recibían en un mercante ordinario. El calificativo se ajustó pronto al armador, propietario u organizador de la expedición que equipa el barco, al comerciante que se dedica al tráfico transatlántico en cualquiera de sus etapas, al que actúa en la costa de África en calidad de agente o factor de una casa mercantil radicada en La Habana, Montevideo o Buenos Aires, en Cádiz o Barcelona, o que se ha instalado por su cuenta en el continente "negro" y, como el anterior, negocia con reyes o jefes locales, que son los proveedores de esclavos. A estos se añaden los intermediarios y minoristas

que en los puntos de destino trasiegan con partidas de africanos desembarcados, los compran y trasladan por tierra o por mar para su venta a otros parajes, los distribuyen entre haciendas o los administran en depósitos. Del lado "peninsular" (España continental y las islas Canarias y Baleares) están los comerciantes, navieros y patrones de barco que participaban desde sus puertos en el tráfico, además de proporcionar marinería y buques que operan entre la costa africana y las Antillas. Estos últimos son más escurridizos a la investigación cuando la trata atlántica fue declarada ilegal. En los años previos ya es una actividad mercantil mal conceptuada en Europa. Mas una vez enriquecidos, se les abren las puertas de las buenas familias.

En español, la palabra *negrero* se difundió en el siglo XIX tomándola del francés *négrier*. El término *négrier* vivió su época dorada en la segunda mitad del setecientos, la era de las Luces, de la Enciclopedia y los gabinetes de lectura; de los salones en cuyas banquetas, mediante la conversación y la filosofía, la aristocracia y el burgués gentilhombre se deleitaban instruyéndose. No es de extrañar que la difusión del término coincidiera con el tiempo de la Razón. En 1673 se hizo en Francia la primera concesión para la trata, que inundaría sus colonias antillanas de africanos esclavizados, pero fue después de 1750 que se produjo en ellas la mayor entrada de cautivos, alcanzándose el máximo histórico de 1784 a 1792, justo en vísperas de la Revolución Francesa y durante los tres primeros años de *liberté et égalité*. Los muelles y almacenes de Burdeos, Nantes, Brest, La Rochelle y el Havre registraban como nunca en sus asientos contables movimientos de frutos coloniales y de seres humanos asimilados a mercancías.

En la lengua francesa, la aparición de la palabra *négrier* se ha situado en 1752 (Littre, 1873, III: 710). A pesar de lo afirmado por el renombrado diccionario histórico, en 1686 encontramos la ordenanza que dirige Charles de Courbon —conde de Blénac y gobernador general de las Antillas — a los administradores de Indias, donde hace una serie de previsiones acerca de las enfermedades llevadas por los *bâtiments négriers*. No hay duda: la expresión queda referida tanto a las embarcaciones como a los capitanes de navíos dedicados a estos menesteres (Moreau de Saint-Méry, 1784, I: 406-407). Blénac fue el primer gran promotor de la esclavitud en

el Caribe francés y facilitó los materiales para la preparación del *Código Negro*, texto promulgado en 1685 para regular el trato a los esclavos en los dominios franceses. En la lengua francesa existen dos palabras, *nègre/négresse* y *noir* para designar un color; la primera, incorporada en el siglo XVI, se refiere a la gente africana y durante siglos es el sustantivo que identificó al esclavo y reemplazó su nombre al ser referido o apelado. En la época se dice *traite négrière* o *traite des nègres*, no *traite des noirs*. El filólogo Corominas (1954) indica que *négrier* probablemente fue tomada de la lengua castellana, pero es más probable que proceda de la voz portuguesa *negreiro*.

Entre los siglos XVII y XIX se adoptó este neologismo, de gran fuerza expresiva: *negreiro* en portugués, *negrero* en español, *négrier* en francés, *negriero* en italiano, *negrer* en catalán. En inglés, *slaver*, con más frecuencia *slave dealer*, estuvo referido al comerciante y al esclavista; a veces se dijo *slave driver*. En el inglés hablado de los Estados Unidos se sustituyó la palabra *guineaman*, con la que al principio se designaba al capitán o piloto que dirigía su nave a la costa africana, por *slaver*, que se emplea tanto para nombrar al esclavista, dueño de esclavos, como al comerciante y al que trafica con ellos desde África, el "negrero" de los restantes idiomas; en ocasiones se sustituye por *slave merchant*. El navío es designado como *slave ship*, "barco de esclavos". En alemán, la expresión fue *Neger Sklaven Händler* ("traficante de esclavos negros") y en neerlandés *slavenhandelaar* ("comerciante de esclavos", "esclavista"). Refieren una figura que inicialmente designa al asentista, al comerciante de esclavos a través del Atlántico y a quienes se dedican materialmente a su transporte a América. Luego, a todos cuantos intervienen en la actividad.

"Trata de negros", "transporte de negros" son expresiones habituales en la literatura política del siglo XVIII: Buffon, Montesquieu, Diderot, Voltaire y Raynal las utilizan. La Academia Francesa acepta el término *négrier* en 1798, cuando oficialmente ha cesado en Francia el comercio transatlántico de africanos y la esclavitud, que serían reintroducidos por Napoleón en 1802.

En España se ha hablado desde comienzos del siglo XVI de "barco de negros" y de "tratante de negros". En el XIX son expresiones corrientes las

de *barco negrero*, *tráfico negrero*, y la que se metamorfosea en sustantivo, *el negrero*: la persona que se dedica al comercio y transporte de esclavos. La Real Academia de la Lengua ha acabado por circunscribir su definición a estos sujetos.

El tráfico atlántico de africanos esclavizados trasladó a América entre 12 y 14 millones de personas forzadas. Fue la mayor diáspora de la era moderna. En los análisis actuales se habla de *deportación* continuada y masiva. También se menciona el secuestro y robo de personas. Los calificativos responden a la gravedad de los hechos. Al distinguir entre embarcados en África y a los desembarcados en América encontramos una brecha de casi dos millones de pérdidas humanas en la travesía atlántica, una dimensión que se asoma al abismo de las relaciones personales y económicas. Fueron muertes impuestas y evitables, dado que ninguno de esos migrantes tuvo la oportunidad de escoger o rechazar esa travesía. Dentro de las eventualidades de un transporte masivo, una proporción, que oscila de un tercio a la mitad de los fallecimientos registrados a bordo, es sobremortalidad, que excede a la habitual de los marinos libres de esos mismos navíos. El sufrimiento de los esclavos y las probabilidades de una vida corta en relación con su existencia en África es una dimensión añadida.

Las palabras "tratante" y "traficante" no hacen justicia al significado del promotor de las expediciones transatlánticas. "Tratante" es voz arcaica que en la época moderna alude a los comerciantes al por mayor y después a los comerciantes de ganado. En español, en cambio, "trata" se reserva al comercio de esclavos, eludiendo la mercancía que se trasiega porque la palabra es suficientemente explícita como para no precisar de predicado. "Traficante" se suele destinar en castellano a quien realiza negocios irregulares. "Comerciante" es palabra neutra y hasta noble que no da cuenta de la naturaleza de esta actividad. Su utilización presenta inconvenientes al dejar fuera a un elevado número de variopintas figuras sociales, las antes citadas, y escinde el tráfico y el comercio con seres humanos del régimen económico y social que explicaba y justificaba su existencia, reduciendo la compleja trama a una serie de personajes tan codiciosos como desprovistos de escrúpulos. El régimen económico y social proporciona la explicación a la existencia y larga pervivencia de la

trata, conecta mundos pasados con regímenes económicos y sociales posteriores, el nacimiento del capitalismo, y contribuye al desarrollo de este en un periodo crucial de acumulación de capitales y de creación de demanda de bienes que tiene un alcance —potencial y gradualmente— global. Fueron los requerimientos de ese sistema germinal los que crearon el mundo de los negreros y sentaron con ello los fundamentos de la racialización, que aparece unida a la esclavización de personas africanas y se transmite a los afrodescendientes.

De igual modo, desde fecha temprana se empleó una metonimia para designar a la persona esclava: una vez que comenzó a racializarse la esclavitud, en los siglos XV y XVI, bastó con decir "negro" para que se entendiera que se estaba hablando de un ser esclavizado; la expresión "negro esclavo" sería un pleonasmo. La voz "negro" conmina a entender sujeción e invita a deducir inferioridad. Responde a un lenguaje impositivo. De esa historia de unas determinadas prácticas sociales derivó un imaginario colectivo, las representaciones culturales de las que proviene la moderna racialización de amplios grupos humanos. Se llega así a "barco negrero", el navío que transporta pasajeros reducidos a esclavitud, robados de sus hogares en África, destinados a ser vendidos y empleados en sus destinos mediando la violencia. Esta es una historia de violencia y de beneficios, de supervivencia y desigualdad; una historia marítima, del desarrollo mercantil en sus más minuciosos detalles técnicos; es también la historia de la formación histórica del capital.

El comercio transatlántico de personas esclavizadas alentaba la creación de una demanda. Y a la inversa, con más fuerza y razón. Los potenciales propietarios y usuarios habituales de la capacidad laboral de los siervos y de sus cuerpos fueron quienes hicieron factible el negocio. Se hizo posible en la medida en que la autoridad real, primero, y el Estado liberal más tarde, facultaron a los propietarios para imponer obligaciones, disciplina y castigos, pudiendo venderlos con sus familias o por separado, utilizando los cuerpos para su disfrute, considerándose propietarios del fruto de los vientres de las esclavas. Todo eso lo reguló la ley, sin la cual el esclavo perdía gran parte de su utilidad y el comercio hubiera cesado pronto. Legalidad y licitud ocupan en esta historia un extenso campo de batalla.

Los propietarios podían ser plantadores, dueños de un crecido número

de siervos, un pequeño cultivador, un bodeguero o dueño de una tienda de abarrotes, el titular de un negocio con tres o cuatro cautivos, el poseedor de uno o dos en el servicio doméstico. A veces se poseen esclavos para ser alquilados o "dados a ganar", autorizados a contratarse ellos mismos en la calle a cambio de entregar lo principal de la remuneración a sus dueños. Están, además, los *esclavos del rey*, categoría que comprende a un elevado número de africanos puestos al servicio del Estado en obras públicas, construcción de defensas y el servicio auxiliar del Ejército y la Armada. En la época de Carlos III hay más de 20.000 *esclavos del rey* (López García, 2020).

El pensamiento de los abolicionistas de finales del siglo XVIII, incluso de los más moderados, fue consciente de esos vínculos sombríos: "La atrocidad deviene necesaria para obtener beneficio", proclama en 1790 Jêrome de Pétion de Villeneuve, diputado en la Asamblea Nacional francesa. Desde el siglo XVIII la gran propiedad sobre esclavos en plantaciones y haciendas es la que alimenta el tráfico y consolida la esclavitud a lo largo de América y el Caribe. Donde decae su empleo productivo, cesa la trata o se limita a un corto número poco significativo, y la institución se fosiliza. Es cierto que aquí puede extender su existencia unas décadas mientras adquiere una forma cada vez más marginal: si resiste su extinción es porque continúa prestando su auxilio en las tareas más laboriosas o penosas del servicio de casas, almacenes y haciendas, también por el fetiche de la posesión, del sentido de propiedad que extiende la nueva sociedad.

El lenguaje popular corre con los usos y las percepciones, recrea las palabras, traslada su sentido, lo adecua. Así, calificó de *negrero* a los capataces de las plantaciones de azúcar, café y cultivos de subsistencia que vigilaban y castigaban a las dotaciones de trabajadores forzados, al déspota y explotador de la mano de obra cautiva, definición que en los principales idiomas europeos ha sobrevivido al régimen de esclavitud y se emplea para referirse a la persona que explota a sus subordinados sirviéndose de su posición en la empresa. El *Diccionario usual* de la Academia incorporó esta última definición en 1936: "Persona de condición dura, cruel para sus subordinados". En la edición del diccionario de la RAE de 1984 se añadió la mención a la explotación que aparecía en diccionarios de otras lenguas y

pertenecía al habla popular desde antiguo.

En la lengua española existe el verbo "negrear", ennegrecerse algo, pero en países latinoamericanos con pasado esclavista y población afrodescendiente (Colombia, Panamá, Venezuela, Perú y República Dominicana) significa tener en menos, menospreciar, como se había hecho con los negros.

La "trata", sin adjetivo ni oración que la explique, alude de manera inequívoca al comercio de esclavos. Así son las cosas.

Dado que la época de esplendor de la trata fue también la era de los "buenos sentimientos", las ideas filantrópicas y la crítica racional de las injusticias, finalmente del abolicionismo, los adversarios de la esclavitud, con más prudencia que determinación, también comenzaron a llamar "negreros" en sentido despectivo a quienes compraban esclavos en el Nuevo Mundo, por extensión, a quienes los poseían. El salto en el lenguaje es obvio, pues pasa a comprender a quienes disponen de una propiedad amparada por las leyes, promovida por la Corona y aceptada en la metrópoli como una de las actividades respetables y más lucrativas que podían hallarse.

LAS TRAVESÍAS DEL LENGUAJE

La adaptación del diccionario de la Real Academia Española que en 1846 realiza el editor y lexicógrafo Vicente Salvá incluyó gran número de americanismos con la vista puesta en la venta del libro en Hispanoamérica. El diccionario de Salvá es uno de los primeros en español en registrar la palabra "negrero", y lo hace con tres significados: el buque empleado en el tráfico y transporte de negros, como simple sustantivo —debiéndose deducir que alude a quienes participan de la trata—, y en Cuba, dice, alude también "al hombre blanco aficionado a las negras". El *Diccionario de americanismos* de la RAE ha retenido esta última acepción: la persona de raza blanca que gusta relacionarse con negros y, en particular, que gusta en sus relaciones sexuales con personas de raza negra. Aquí el lenguaje denota reprobación, desvío, inclinación por aficiones censurable, vicio. El *Diccionario usual* de la Real Academia, de 1869, entiende por *negrero* "las personas o cosas" dedicadas a la trata, sin ofrecer indicación alguna sobre

las "cosas", la embarcación acondicionada para el transporte de esclavos. El *Diccionario de americanismos* no ha incluido entre las acepciones de *negrero* a los propietarios de esclavos, quizá porque acabó siendo inconveniente a los descendientes, los linajes que además de dominar la economía y la política acapararon la cultura y las academias. Cuando en 1868 se reconoce en España la libertad de imprenta, es frecuente encontrar en la prensa menciones que los hacendados cubanos dueños de esclavos o el mismísimo marqués de Manzanedo, el mayor contribuyente de Madrid por propiedad inmueble y una de las mayores fortunas del país, son tildados de *negreros*.

Existe un grupo de "negreros" que ha escapado al señalamiento y, sin embargo, desempeñó un papel esencial en el tráfico y sostenimiento de la esclavitud: los financieros del negocio. Los había inversores directos en la trata y en plantaciones, hubo comerciantes que gracias a ello y a los préstamos otorgados acumularon suficiente capital como para dar el salto a la condición de banquero particular. Más tarde crearon sociedades de crédito, que en su crecimiento absorbieron a otras y fueron fagocitadas por terceros, y en el siglo XXI son el nervio del sistema financiero español, entre las mayores entidades del mundo. Había modestos "impositores", como quienes en la época, previsores del porvenir, compraban deuda pública y aguardaban a cortar los cupones; son dueños de pequeños negocios en las colonias, una bodega de alimentos, una sastrería, una lavandería, etc., seducidos por el rumor que corre de boca en boca sobre la próxima partida de un barco negrero para la costa de África que admite participaciones, esto es, el depósito de una cantidad de dinero con la que se costea la expedición a Ghana, Benín o Luanda, repartiendo luego los beneficios en proporción al desembolso realizado. Así como durante la "revolución conservadora" de los años setenta del siglo XX se propagó la quimera de un "capitalismo popular", invitando a empleados y trabajadores a invertir en valores cotizados en bolsa, en Cuba hubo una suerte de "esclavismo popular" en el que se invitaba a migrantes y criollos a multiplicar sus ahorros en un negocio con grandes y rápidos beneficios. Eran negreros por asimilación, sin abandonar su tienda u oficina, ganados por el afán de enriquecimiento o de una modesta prosperidad. En la batalla por las reformas y la abolición, en momentos de libertad de prensa, la

acusación de ser "negrero" se trasladó a los políticos que defendían en el Parlamento y desde el Gobierno la continuidad de la esclavitud en nombre del derecho de propiedad, las costumbres y los beneficios que obtenía el comercio y la industria españolas, y de los ingresos fiscales que reportaba a la Hacienda Pública.

Negrero se ha convertido en palabra incómoda. En los Estados Unidos es voz francamente inapropiada, se considera muy peyorativa, es tabú, al igual que las palabras *negro* (dicho así en inglés), *negroe* y las derivadas de estas. Durante el periodo de esclavitud, *negro* y *nigger* fueron empleadas para dirigirse a los esclavos con un sentido muy despectivo que enfatizaba su inferioridad. La traducción de *nigger* al español sería *negrata*. Son palabras que cosifican a la persona por el color de su piel, la reducen a mercancía inánime y remiten a un tiempo de opresión cuyas consecuencias son duraderas. Las voces racistas se emplearon profusamente después de la abolición, particularmente en el Sur, denigratorias de la condición humana. *Denigrar* es otra palabra derivada de negro, del latín *denigrare*, "poner negro": no mejora el asunto. La Real Academia Española la define de la siguiente manera: "deslustrar, ofender la opinión o fama de alguien"; "injuriar, ultrajar", con lo que asimila la negritud a la falta de buena fama, de brillo, de buena consideración…

En inglés existe la palabra *black* para designar el color. Sustantivizada en la persona, ha sido rechazada por los integracionistas, lo mismo que el eufemismo "de color". El escritor y orador abolicionista Frederick Douglass; el precursor de los estudios históricos y sociológicos sobre la esclavitud, la raza y la ciudadanía en los Estados Unidos, William E. B. Du Bois; el creador del panafricanismo en América, Marcus Garvey; el activista en defensa de los derechos civiles, Martin Luther King; Malcolm X y otros promotores de la emancipación efectiva de los afroamericanos se sirvieron de un lenguaje hoy proscrito. ¿Debemos reescribir sus textos y mensajes? ¿Deben ser leídos en ediciones críticas que nos recuerden que eran tributarios del lenguaje de los dominantes? También la distopía de Orwell, con la neolengua, parece haberse adueñado de adeptos al *linguistic turn* y de lectores compulsivos de semiótica posmoderna que, al parecer, se han saltado el capítulo donde Jacques Derrida propone deconstruir el

lenguaje, someter a crítica la acepción de significados en los contextos cambiantes.

El lenguaje se construye a partir de usos sociales y estos no han sido ajenos a los prejuicios raciales, nacionales o de clase, a la cultura hegemónica que corresponde a las jerarquías establecidas. Puede, y en ocasiones debe, ser modificado, aunque tenemos dignos ejemplos de resignificación. Tras la proclamación del Estado Independiente de Haití, el primer país en alcanzar la soberanía de Iberoamérica y el Caribe, el primer Estado proclamado por antiguos esclavos, la Constitución que se dio invierte el significado de la voz *negro* y lo asume como signo de identidad que borra la asociación entre color y tonalidad, y persona, como reivindicación positiva de la herencia de los que fueron dominados y humillados: "A partir de ahora, los haitianos solo serán conocidos bajo la denominación genérica de negros [*noirs*]". Siglo y medio después, hallaremos un movimiento en los Estados Unidos que se autodenomina *Black Power*. Y medio siglo más tarde, mientras el lenguaje políticamente correcto invita a hablar de afrodescendiente, ante muestras patentes de discriminación violenta de las autoridades, otro movimiento se hace conocido por las palabras *Black Lives Matter*, que de paso invita a Occidente a revisar su pasado y el de los "grandes hombres" cuya memoria está sembrada en parques, calles y jardines, cuando sus trayectorias estuvieron unidas al sufrimiento causado a millones de seres humanos de una forma masiva, cruel y duradera.

El mundo académico que investiga las cuestiones de la esclavitud continúa siendo en Europa y las Américas abrumadoramente eurodescendiente, "caucásico", según la odiosa expresión clasificatoria vigente en los Estados Unidos, perteneciente a la ordenación acuñada en la Ilustración, que continuaba con los "negroides". Es asombrosa la facilidad con la que se impone un vocabulario que debe librar a los afrodescendientes de estigmas culturales mientras se contribuye mucho menos a desentrañar las raíces socioeconómicas sobre las que se levantó la esclavitud moderna y el racismo que la acompañó y que se reprodujo en las sociedades posesclavistas. O se borra la cualidad del actor que durante cuatro siglos promovió la esclavización de africanos, el comercio transatlántico, interamericano y local de esclavos, la explotación del

trabajo y la persona en plantaciones, haciendas, minas y hogares, designándolo con voces aceptables: *comerciante*, *traficante*, *hacendado*…

Introducida la palabra "negrero" con sentido denotativo para referirse a una variante concreta del comercio, el pueblo llano le confirió una carga censora en nombre de la humanidad, la moral, la religión, contrarias a lo que se juzgaba como un abuso. Su resemantización correspondió a la economía moral de las clases populares, en el sentido que el historiador Edward P. Thompson dio a la noción, una actitud o un comportamiento basado en normas morales que contradice el interés económico. No es difícil encontrar en ello empatía hacia las víctimas, implícita en la expresión que señala al que tiene poder de dominación o secunda sus iniciativas. Con la sustitución de la palabra por incómoda, ocultamos el significado real que tuvo esta inmensa y trágica experiencia. Para evitar la derivación cosificadora de la esclavización, contribuimos a esconder el protagonismo de una serie de actores sociales que con sus actos y concepto de sociedad construyeron la realidad de la esclavitud.

NUESTROS NEGREROS

Los negreros españoles gozan de francas ventajas que les permiten conservar un aura de "emprendedores", de adelantados a su tiempo, cosmopolitas en un país con una raquítica clase de burgueses arriesgados. Crearon riqueza y una economía moderna, escriben sus apologetas, allá donde otros se refugiaban en la seguridad rentista de la deuda del Estado, la adquisición de tierras y el agiotaje con la ayuda de la proximidad a los centros de poder. Gozan de una ventaja anterior, la convicción, muy extendida, de que hasta el siglo XIX los españoles no participaron de la trata de esclavos o lo hicieron en un lugar bastante secundario, desplazados por naturales de otros países. Las evidencias lo desmienten: hubo concesionarios españoles de licencias y asentistas negreros desde el siglo XVI, y a partir de 1809 la trata tuvo como actores principales a españoles, artífices destacados del traslado de casi un millón de personas esclavizadas desde África al Caribe, migración forzada llevada a cabo bajo regulación y protección del Reino de España, que la conservó hasta 1866[1*].

A pesar del tópico, encontramos la participación de españoles en la trata

en casi todas las épocas, siendo la excepción lo contrario. En cuatro siglos de historia, únicamente entre 1696 y 1739, la etapa del último asiento portugués y de los asientos francés e inglés, los españoles quedaron al margen. Con carácter variable, encontramos a españoles en el tráfico transatlántico y, de manera más habitual, en el tráfico interamericano. Sus huellas perduraron después de haber cesado sus prácticas y su legado influyó en hábitos, cultura, lenguaje, ideología y política, desde luego, en patrimonios y en apellidos luego "blanqueados". En 1926, el escritor Arturo Masriera consideraba que hablar de ellos pertenecía a un "terreno delicado y resbaladizo", pues numerosos pueblos de la costa catalana y valenciana contaban con quienes habían conocido a los últimos capitanes negreros o eran sus descendientes directos. El autor parece disculparlos al recordar que las leyes españolas consentían la esclavitud mientras oculta que la trata atlántica estaba prohibida desde 1820. Masriera menciona por su nombre a un par de ellos y prefiere designar a los demás por el apodo: *l'Urpat*, *Lo Pigat*, *Tripas*… De los barcos que pilotaron y de las expediciones que llevaron a cabo, dice: "Los horrores que de unas y otros se cuentan, no tienen número. Por esto no citamos ni las poblaciones en donde estaban abanderadas, ni los nombres de sus armadores. Todos han dado ya cuenta a Dios de sus bondades o maldades" (1926: 151-155). En cambio, no dieron cuenta a la Historia y su omisión volatiliza una página que permea la sociedad, la economía y la política de una época.

Recuperar esta historia hecha de nombres y de silencios —las identidades originarias de los africanos esclavizados, designados con apelaciones cristianas y dotados del apellido de su antiguo propietario al alcanzar la libertad— comporta un riesgo asimétrico, el señalamiento. Es evidente que ninguna persona, descendiente de las relacionadas con el tráfico y posesión de esclavos, puede ser considerada responsable de las actuaciones de sus antepasados. Ninguna de las palabras contenidas en este libro busca zaherir o avergonzar a las generaciones presentes, hijas de sus actos y de sus ideas.

Una parte del mundo que crearon los negreros desapareció con ellos, otra porción puede ser identificada sin dificultad en la posición y la fortuna transmitida por generaciones, reconocible en las élites económicas, políticas y aristocráticas que 200 años después de haberse

suprimido la trata legal, 135 años más tarde de ser abolida la esclavitud en Cuba, se mantienen activas. En algunos pasajes, a modo de un *almanaque de Gotha*, las páginas que siguen enlazan el pasado oculto con nombres actuales de la alta sociedad, las finanzas, la política y la vida pública. Es su historia no contada, si bien los historiadores nos hemos ocupado de reconstruirla en épocas y para algunas sagas. Si se trae aquí esa relación es con la finalidad de dar visibilidad a un pasado español negado o minimizado. No es nuestra pretensión atribuir la posición de la que gozan en la actualidad a los orígenes que afloran de los archivos, en la misma medida que sería inadecuado sostener que las ventajas adquiridas en el pasado son ajenas por completo a tal posición, o que la acumulación de capital proporcionado por la trata o la propiedad sobre personas esclavas fue indiferente en el proceso de enriquecimiento —en alguna de sus fases —, de educación y de acumulación de capital social que los ha situado en la cadena de reproducción de las élites.

Nada de lo llevado a cabo por un antepasado condiciona y menoscaba la imagen personal y pública de un apellido. La reputación, el buen nombre, el "honor" de una familia no quedan mancillados por la acción de los ancestros. La tesis de la herencia del deshonor pertenece al mundo feudal, al Antiguo Régimen que creó mecanismos de preservación del grupo privilegiado transmitidos a través del linaje, dando por resultado los expedientes de limpieza de sangre y de hidalguía, a las informaciones sobre el "buen nombre", destinados a diferenciar y a segregar. De otra parte, la esclavización y la trata de esclavos fueron tenidas por actividades aceptadas, no siempre lícitas, hasta el punto de ser premiados sus agentes con títulos nobiliarios que hoy lucen sus titulares, aun cuando varios de ellos debieron el mérito de la concesión a haber brillado en estos negocios, como se verá, incluso en tiempos en los que eran perseguidos por la ley. Si es más sencillo seguir la secuencia de la descendencia en aristócratas, empresarios y otras élites es porque fueron personajes públicos, hicieron de la distinción un valor del capital social que les abría puertas a la reproducción de sus patrimonios y función. El rastro es más difícil de seguir, o sencillamente se pierde, en la legión de participantes en la trata de africanos que tuvo en ella un simple medio de vida y no alcanzó relieve social. Sus nombres, sin embargo, aparecen en numerosos documentos.

Este es un asunto de sensibilidad y de valores. También de reconocimiento histórico, de ofrecer respuestas y de pensar preguntas sobre el origen de la sociedad presente. Casi siglo y medio después de la última abolición en las Américas persiste el estigma del esclavo en los afrodescendientes en tanto creación de una concepción racista que se revelaba útil y que no ha logrado ser erradicada después. Sin embargo, los intentos de restituir parte de la historia, la historia que no se cuenta, la de los esclavizadores, de incorporarla a la enseñanza, suele despertar la acusación de indagar con la voluntad de confrontar. La asimetría vuelve a ser notable.

El estudio de los negreros españoles encuentra no pocas dificultades. *Eran aquí rumor y más allá silencio*. O eran más acá, en España, silencio. Si hasta 1820 puede documentarse ampliamente quiénes se dedican al tráfico de personas esclavizadas, el ingreso en el tiempo de las prácticas ilegales, el quebrantamiento conspicuo y reiterado de la ley con lucro crecido, condujo a que el rumor se diluyera entre signos de ostentación y poder y acabara en el reino de las sombras. No obstante, existen fuentes abundantes que proporcionan indicios en unos casos y en otras numerosas evidencias. Entre 1820 y 1866 no cesó la captura por cruceros ingleses de buques negreros en la costa de África o en las inmediaciones del Caribe español. Sus capitanes fueron llevados ante los tribunales mixtos de represión de la trata establecidos en Sierra Leona y La Habana. No fue habitual que colaborasen, pero en ocasiones revelaron quiénes eran los armadores de los navíos o por cuenta de qué comerciantes trabajaban. Las denuncias británicas que fueron sobreseídas por la Comandancia de Marina de Cuba son numerosas y en ellas se citan embarcaciones, capitanes y a veces armadores. La Sociedad para la Abolición de la Trata de Esclavos, fundada en Londres en 1787, contribuyó a la difusión de noticias e informes sobre estas prácticas en el Parlamento británico, los periódicos y los folletos. Los agentes del Gobierno inglés y jueces designados para el Tribunal Mixto de La Habana trabajaron en ese sentido. Los informes oficiales y correspondencia privada, en España y Cuba, ilustran muchos de los negocios. Los protocolos notariales registran de forma minuciosa la transmisión de bienes. Es la pista de fortunas prodigiosas acumuladas en pocos años en medio de un espeso misterio. El rumor echa a correr a partir

de testimonios de quienes coincidieron en el tiempo y el lugar, de familiares, de socios, convirtiéndose en prueba de carga.

En la indagación sobre el pasado negrero, en ocasiones la información nos invita a seguir el método indiciario. Los indicios, como dice Carlo Ginzburg, conducen a inferencias[2]. El método indiciario ofrece buenas posibilidades en el estudio de los traficantes de esclavos en la etapa de trata clandestina, en la que era importante para la seguridad de los traficantes borrar las huellas de su acción. Un migrante peninsular llega a Cuba sin recurso alguno, tal vez con cierta cualificación de piloto de navío o con relaciones de parentesco o vecindad que han servido de red de acogida al adolescente que deja su casa para evitar el reclutamiento militar, o es enviado lejos por la familia para que se labre un porvenir y libre a la familia de una boca que alimentar. Las biografías construidas en la época, cuando el personaje se ha visto encumbrado a posiciones de fortuna y es persona respetable, las notas necrológicas posteriores, siguen una misma pauta: llegado de joven a Ultramar, empleado en tal o cual comercio por un pariente o amigo de sus padres, con trabajo y tesón hizo fortuna rápido, abrió comercio propio y lo expandió, adquirió uno o dos barcos para el tránsito de mercancías con Europa y los Estados Unidos, con frecuencia invirtió en la compra de ingenios azucareros y devino terrateniente y fabricante de azúcar, escalando los máximos niveles de la sociedad colonial; en ocasiones señaladas, la Corona los distinguió con un título nobiliario y un asiento vitalicio en el Senado de España. De regreso a la metrópoli, fueron acogidos por las juntas locales de comercio, los salones y los casinos más elitistas, ocuparon cargos municipales y provinciales mientras construían mansiones y edificios dedicados a la venta o el alquiler. Los indianos son una mínima parte de los emigrantes que parten a "hacer las Américas", pero tienen un poderoso efecto inductor al convertirse en modelos para otros paisanos. El negrero es la representación más acabada del indiano al personificar como ninguno el triunfo económico y el reconocimiento social, puesto que la magnitud de los capitales reunidos rara vez admite comparación.

El rumor los acompaña de por vida, más en manos de adversarios personales y políticos que en la opinión que transmiten los principales diarios. Mientras conservan plantaciones en las Antillas es más difícil

borrar la huella. No suelen publicarse notas sobre esta dualidad de prohombres en la Península y esclavistas en las provincias de Ultramar. Por lo común, la segunda faceta —la principal— se oculta bajo expresiones que ignoran la condición del trabajo en las fincas: importante hacendado agrícola, dueño de ingenios… Un número destacado de los negreros, después de una o dos décadas entre América y el Atlántico, retorna a España, levantado el negocio o cediéndolo a un socio, concluye su relación con la colonia y con África y orienta sus actividades a sectores totalmente nuevos. Su pasado parece borrado. Ese mismo método indiciario puede ser aplicado a comerciantes que nunca pasaron a Cuba: operaron desde Barcelona, Cádiz, Málaga o La Coruña y mantuvieron expediciones mercantiles continuas al golfo de Guinea con el pretexto declarado de adquirir maderas preciosas y aceite de palma. En pocos años acumularon una gran fortuna, imposible de justificar con el tráfico de las materias citadas y, en cambio, perfectamente coherentes con la tasa de beneficios proporcionada por la trata de esclavos, la más elevada, con diferencia, de las tasas de ganancia del siglo XIX.

A partir de 1820 la compra y venta de esclavos *de nación*, africanos transportados de su continente, supone ignorar que la trata ha sido prohibida y que la "mercancía" tiene en todos los casos un origen ilegal, lo que convierte dedicarse a ella en una actividad ilícita. Entre 1824 y 1866 fueron apresados 106 barcos negreros en las inmediaciones de la costa de Cuba, con un total de 26.026 esclavos africanos a bordo. De estos barcos, 62 fueron apresados después de 1845, cuando la ley penal había sido promulgada. No hubo condenas personales significativas, aparte de la incautación de los barcos y de sus cargas. De acuerdo con el informe del cónsul español en Sierra Leona, los británicos detuvieron entre 1845 y 1865 en las costas africanas 184 barcos españoles, de los que solo cuatro fueron absueltos en los juicios a los que fueron sometidos. Desde 1819 el número de capturas ascendió a 247, de ellos, 108 llevando esclavos, 131 fueron condenados por sospecha al hallarse adaptado al tráfico, y únicamente ocho fueron absueltos (Arnalte, 1992: 359-360). En total, casi 350 navíos fueron apresados y presentados a uno de los dos tribunales mixtos creados en La Habana y Sierra Leona. Las denuncias ante el primero, que la autoridad española decidió no atender, elevan la cifra muy

por encima de los 500, evidencia de la relativa impunidad que imperaba y de la ganancia que promocionaba el tráfico ilícito. El número de embarcaciones que participaron en la trata clandestina española, por la proporción que puede establecerse entre navíos capturados y viajes realizados, superó los 2.000 y pudo acercarse a los 2.500. Multiplíquese el número por la marinería precisa para atender los navíos, de 20 a 50 por barco, los capitanes y pilotos, los comerciantes que corresponden a esas cifras, las mercancías adecuadas para los intercambios y la industria naval movilizada en el mantenimiento y la construcción de bajeles. Solo para esta época de trata ilegal y clandestina, hablamos de decenas de miles de personas involucradas de manera activa.

RE-CONOCER EL PASADO, RECONCILIARNOS CON EL FUTURO

Conocimiento de la verdad, reconocimiento de la responsabilidad, reparación. La reparación es reclamada por colectivos y por naciones formadas por descendientes de esclavos. Varios países de las West Indies litigan en los tribunales de Londres una compensación económica por los varios millones de africanos que fueron extraídos de su continente y llevados a trabajar al Caribe[3]. Académicos prestigiosos (Beckles, 2013) se han incorporado a los equipos legales que documentan la responsabilidad particular y colectiva. Asociaciones de derechos civiles han obtenido en los Estados Unidos importantes compensaciones mediante acuerdos extrajudiciales de bancos y empresas que son continuadoras de sociedades que intervinieron en la trata y el comercio interestatal de esclavos.

Recientemente, la Universidad de Georgetown, regentada por los jesuitas, ha acordado crear un fondo anual destinado a reparar la venta de 272 esclavos en 1838, con la que entonces evitó su quiebra por deudas. Poco antes, había adoptado la misma decisión el Seminario Teológico de Princeton, presbiteriano, que a comienzos del siglo XIX se financió con donativos de esclavistas y tomaba prestados esclavos de sus benefactores para los trabajos en el centro. En ambos casos, han acordado dotar de becas de estudio a afroamericanos. Tanto el Seminario Teológico de Princeton como la Universidad de Georgetown determinaron crear una

línea que profundice en su pasado en relación con la esclavitud y el racismo; la primera institución dedica una página web de "confesión y arrepentimiento" en la que ilustra su pasado hasta la guerra de Secesión, cuantificando en un 15% la aportación que los esclavistas hicieron al presupuesto del centro y explicando que en la década de 1830 invirtió importantes cantidades en bancos del Sur que promovían la esclavitud y ofrecían altos intereses. El College of William & Mary, de Virginia, la segunda universidad más antigua de los Estados Unidos, admitió en 2009 haber poseído y alquilado esclavos desde su fundación en 1693 hasta la guerra de Secesión, y de mantener una actitud segregacionista después. Además de reconocerlo, creó el programa "Lemon Project: A Journey of Reconciliation", tomando el nombre del esclavo Lemon que perteneció al College; anualmente organiza un simposio sobre las experiencias de los afroamericanos en la institución. La Universidad de Glasgow, después de llevar a cabo un exhaustivo estudio, en 2018 concluyó que la institución se había beneficiado de la riqueza derivada de la esclavitud mercantil en una cantidad que podría estimarse en unos 198 millones de libras esterlinas, en valor de 2016, tras lo cual creó un programa de justicia reparativa por el que dedicará 20 millones durante los próximos 20 años a la Universidad de las Indias Occidentales, que canalizará los fondos. Stephen Mullen (2021) ha contextualizado la expansión de la universidad en Gran Bretaña durante el siglo XVIII en el marco de la expansión del comercio esclavista y de las plantaciones en las colonias, de los retornos al país de emigrados enriquecidos y los donativos aportados, de los vínculos conservados por los comerciantes establecidos en las Indias Occidentales.

En 2005, JP Morgan Chase, la segunda entidad financiera por volumen de activos de los Estados Unidos, reconoció públicamente su participación en el comercio de esclavos en el siglo XIX al haberlos aceptado como garantía de préstamos en una cifra no inferior a 13.000, haberlos recibido por ejecución de deudas, y haber puesto a continuación a la venta unos 1.250. JP Morgan Chase se vio obligado a efectuar este reconocimiento, que incluyó una carta a sus empleados mostrando arrepentimiento por su intervención en una "institución brutal e injusta", en cumplimiento de una ordenanza municipal de Chicago que obliga a las empresas que operan allí a revelar sus implicaciones pasadas con la esclavitud. La intervención del JP Morgan Chase no fue directa, sino a través de dos bancos locales, el

Citizens Bank y el Canal Bank en Luisiana, que operaron entre 1830 y 1865, y se fusionaron en 1924 para dar lugar al Canal Commercial Trust & Savings, que quebró durante la Gran Depresión. El National Bank of Commerce de Nueva Orleans adquirió entonces una parte de los activos, siendo la entidad predecesora de Bank One Corporation, que en 2004 fue adquirido por JP Morgan Chase. El banco ha creado un programa de becas de cinco años para estudiantes afroamericanos de Luisiana al objeto de "reconocer el pasado y mejorar el futuro", y ha publicado en su página institucional el correspondiente reconocimiento y los documentos que acreditan los hechos. La conexión de entidades españolas relacionadas con la esclavitud, finalmente integradas en bancos activos, es, al menos, tan perceptible como la citada.

Alfred Escher, fundador de los ferrocarriles suizos, de compañías de seguros y del antecedente del banco Crédit Suisse, era sobrino de Friedrich Wilhelm Escher, dueño de la plantación de café "Buen Retiro", en la Sierra del Rosario, Cuba, trabajada por unos 90 esclavos. La plantación fue legada en 1845 a su hermano Heinrich, padre del político y banquero Alfred (Zeuske, 2019), heredero de sus bienes una década más tarde. La revelación de que la familia Escher hubiera financiado a compañías dedicadas a la trata negrera en el pasado levantó una considerable controversia en 2019 en Zúrich, donde tiene su sede Credit Suisse y se eleva un destacado monumento en bronce al empresario y financiero.

Cuando el Ayuntamiento de Barcelona acordó en 2018 bajar de su pedestal a Antonio López y López, marqués de Comillas, el debate no se trasladó a su condición y los vínculos con las grandes empresas que constituyó a continuación, ni al número de monumentos, calles y colegios públicos dedicados a la memoria de negreros, o qué papel desempeñaron estas actividades en la vida española y en la conformación de una mentalidad que se reclama no racista, a la vez que omite o minimiza las consecuencias sobre la población nativa de la conquista de América, la trata atlántica durante cuatro siglos y la conservación durante casi todo el siglo XIX de la esclavitud en las "provincias españolas de Ultramar". El debate se centró en la pluralidad de dimensiones que posee un personaje, mientras el racismo hacia los africanos, afrodescendientes, magrebíes y mestizos latinoamericanos seguía presente y se alzaban voces políticas en el Parlamento y otras instituciones a favor de la exclusión racial y la

xenofobia selectiva.

El estudio de estos episodios del pasado español se hace conveniente cuando una sociedad abierta, receptora de migrantes y viajeros, en la que hay familias que han adoptado niños en otros continentes, se ha ido haciendo cada vez más diversa y multicultural, mientras amagan los resabios xenófobos, racistas, hoy centrados en "moros" y "negros". La propia realidad histórica española no puede ignorar que las sociedades peninsulares se construyeron a partir de mestizajes que dejaron su huella humana y cultural, que hasta comienzos del XIX en la Península hubo esclavos y que la intervención española resultó decisiva en la diáspora de población africana conducida al Nuevo Mundo: no solo fue la primera en practicarlo, señalando el camino a las naciones que llegaron después, sino que creó el marco de un aprovechamiento de las colonias sirviéndose de "negros" esclavizados. En ese sentido, sus dignatarios y colonos fueron responsables de la deportación de más de dos millones de africanos, de la pérdida en la travesía de una de cada seis personas transportadas, de los sufrimientos ocasionados a las personas esclavizadas y a sus descendientes, del modelo de segregación racial que se trasladaría a las generaciones posteriores.

Auspiciar el conocimiento, reconocerlo, incorporar su explicación a la educación y a la sociedad en general, afrontar la reparación. Quizá la desaparición de lugares públicos de memoria debiera aguardar, en la medida que borra el pasado reprobable de la vista general, cuando podría ser reinterpretado indicando quiénes eran, a qué se dedicaban, cómo influyó la esclavitud en la creación del "mundo moderno", y qué valores predominaban en una sociedad cuyas autoridades decidieron consagrar monumentos y espacios públicos a figuras que tenían a sus espaldas acciones como las que aquí se registran.

La palabra "reparación" despierta el recelo de la exigencia de una compensación económica de los Estados que estuvieron implicados en la esclavización y deportación de africanos y obtuvieron provecho de ello. Reparar, ¿a quiénes? La historiadora brasileña Ana Lucia Araujo (2017) ha mostrado cómo las reclamaciones de reparación fueron iniciadas por los propios esclavos en las etapas esclavistas y posesclavistas, conscientes de haber experimentado una situación injusta. Recuperar la memoria o, mejor, indagar y difundir la historia hasta convertirla en memoria, es un

buen inicio. La enseñanza del pasado es un acto de justicia. Están, naturalmente, los afroespañoles y afrodescendientes residentes en España cuya plena integración dista de haber sido alcanzada. Están 47 millones de españoles a los que se omite un pasado y se les explica una genealogía inverosímil. La reparación comienza por el conocimiento, por incorporar la historia oculta a la sociedad presente. Puede ser un buen antídoto ante actitudes de supremacía, discriminación, racismo y abusos.

CAPÍTULO 1

LIBERTAD: COMERCIAN CON SERES HUMANOS

UN NEGOCIO DE NUESTROS DÍAS

Por una extraña construcción del relato histórico nos hemos habituado a identificar la plenitud del comercio y de la esclavitud negra de América en los primeros siglos de la colonización, en "ausencia de brazos idóneos" en el Caribe, como suele presentarse. En realidad, casi la mitad de los africanos esclavos introducidos en América durante el siglo XVI fueron llevados a Veracruz, y de ahí internados en Nueva España o conducidos a Honduras para su distribución en América Central, cuando ambas regiones eran las más densamente pobladas de América, y a continuación a Cartagena, para su traslado a las minas de interior. La ausencia de brazos, en términos generales, es un burdo argumento que oculta la voluntad de disponer de un determinado tipo de trabajo, en propiedad y sin más límite a su explotación que la resistencia humana de quien ha sido esclavizado. Estas condiciones eran particularmente útiles en la minería, las haciendas agrícolas que producen para el mercado mundial, el transporte de carga, la construcción de defensas militares (San Juan de Ulúa, Veracruz, Portobelo, Cartagena, San Juan, Santiago de Cuba, La Habana, San Agustín de la Florida) y otros edificios públicos, los astilleros reales y esa dedicación a jornada completa que es el servicio personal. En la era del capital mercantil, el tráfico de esclavos ocupó un rango destacado entre los principales intercambios, a veces fue el mayor de todos. La plata y el oro que drenan la economía manufacturera europea, y que por su abundancia en relación con las mercancías elaboradas poseen la cualidad de elevar los precios y, con ello, los márgenes de beneficios que serán reinvertidos en una reproducción ampliada del circuito del capital, son metales preciosos producidos en muchos casos con mano de obra esclava africana y

afrodescendiente, cuyo coste es irrisorio en comparación con el valor de los bienes que arrancan a las entrañas de la tierra.

Existe también la creencia que nos muestra su decadencia en la época de la Ilustración, ante el empuje de la razón y los sentimientos humanitarios. El humanitarismo daría paso en el siglo XIX al movimiento abolicionista, primero del comercio transatlántico, con hitos como su supresión por el Reino Unido de Gran Bretaña en 1807, en los Estados Unidos en 1808 *y de facto* en Brasil en 1850; y después, la abolición de la esclavitud: entre 1823 y 1869 en Hispanoamérica, en 1838 en las colonias británicas, en 1848 en las colonias de Francia, en 1863-1865 en los Estados Unidos, en 1863 en las Antillas neerlandesas y Surinam, en 1873 y 1886 en las provincias españolas de Puerto Rico y Cuba, en 1888 en Brasil. La época de la libertad se compadece mal con la esclavitud y el "odioso" comercio de seres humanos, la proclamación de los derechos del hombre y del ciudadano parece incompatible con el tráfico de personas y la propiedad sobre las mismas. Pero esta es una historia contada del revés, es una historia invertida con la finalidad de mostrar el desarrollo de la sociedad a modo de un progreso lineal y ascendente, un avance de la Razón y del sentido de humanidad, a la vez que conduce a identificar sin contradicciones el liberalismo político con la idea de libertad y el capitalismo con la creación de bienestar y de refuerzo de la capacidad individual de convenir sus condiciones de trabajo a cambio de una retribución.

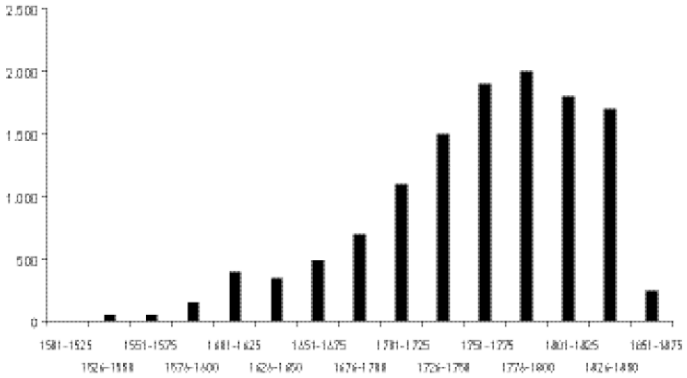
Frente a la anterior distorsión, aceptada y difundida, conviene recordar que nunca se transportaron tantos esclavos africanos a América como a partir de 1750, en una línea sostenida en el tiempo que se prolongó hasta 1850. En ningún momento de la historia hubo de manera simultánea tantos esclavos africanos y afrodescendientes en América como en 1860. En tan solo dos países (Estados Unidos y Brasil) y las colonias españolas (Cuba y Puerto Rico) y neerlandesas (Antillas y Surinam), la cifra se situaba por encima de los ocho millones de personas. Las producciones de estas regiones, trabajadas por esclavos, se situaban a la cabeza de las exportaciones americanas y guardaban estrecha relación con los mercados más desarrollados y los procesos productivos más adelantados: las manufacturas textiles, el refino y el consumo masivo de dulce (gastronomía, repostería, panadería, conservas de fruta), y las bebidas

estimulantes, empleándose en la producción, el transporte, la financiación y el comercio los medios más sofisticados de los que se disponía, junto al trabajo esclavo.

Los datos registrados en la principal base de datos del comercio atlántico de esclavos, Trans-Atlantic Slave Trade, muestran que, de un total de 12,5 millones de africanos embarcados, entre 1501 y 1750 fueron transportados a América 4.713.769 africanos, y de 1751 a 1867 se embarcaron al menos 7.807.564 africanos, prácticamente dos de cada tres del total. De cada cinco personas esclavizadas conducidas al Caribe no español, cuatro fueron transportadas con posterioridad a 1700, más de la mitad de ellos después de 1750. En la América española, uno de cada dos esclavos introducidos fue desembarcado entre 1790 y 1867. De los 5,1 millones de esclavos llegados a Brasil y de los 350.000 llevados a las costas de América del Norte, tres de cada cinco ingresaron a partir de 1750.

GRÁFICO 1

ESCLAVOS EMBARCADOS EN ÁFRICA CON DESTINO A AMÉRICA (1501-1867) (EN MILES)



Fuente: Slave Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database (2019): https://www.slavevoyages.org

Casi al mismo tiempo en que tenía lugar el principal ingreso de esclavos en Norteamérica, los redactores de la Declaración de Derechos de Virginia, muchos de ellos plantadores dueños de esclavos, escribían: "Todos los hombres son, por naturaleza, igualmente libres e independientes"; o la Declaración de Independencia de los Estados Unidos (1776) proclamaba: "Sostenemos como evidentes estas verdades: que todos los hombres son creados iguales; que son dotados por su Creador de ciertos derechos inalienables; que entre estos están la vida, la libertad y la búsqueda de la

felicidad". Es la época de los grandes adelantos técnicos y la transformación industrial de Gran Bretaña, que tiene en el comercio de esclavos la principal dedicación de su flota mercante y de la Compañía de los Mares del Sur, la más grande del mundo. Es la era del "rey algodón", del textil que es la punta de lanza de la industrialización, algodón cultivado y cosechado en las plantaciones de los Estados Unidos por esclavos. "Hablar de Revolución Industrial, es hablar de algodón", escribe Eric Hobsbawm (1977); y añade: hacia 1830 el 20% de las importaciones netas inglesas y la mitad del valor de todas las exportaciones lo aporta el algodón, su peso en la economía representa el 8% de la renta nacional hacia 1825, por delante de cualquier otro sector industrial, es el que emplea más mano de obra y sus crisis sacuden a toda la sociedad; antes había centrado su actividad en la exportación a las colonias de estampados —el 90% de su exportación en 1770—, en especial a África. Es la era del dulce que hace del Caribe trabajado con esclavos el emporio azucarero del mundo, mientras transforma los hábitos alimentarios de Occidente (Mintz, 1996).

La trata transatlántica de esclavos había ido en ascenso durante el siglo XVII y alcanzó su cima en la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX. Durante el ochocientos, más de seis millones de seres esclavizados son obligados a cruzar el océano, un negocio que se vio espoleado por la demanda de frutos tropicales en Europa para consumo de las clases acomodadas y, de forma creciente, de sectores medios y populares de las naciones que progresan más deprisa. La Revolución Industrial añade un elemento adicional, una "revolución" en la demanda, que es cuantitativa y cualitativa: fibras vegetales para la industria textil, estimulantes para el consumo masivo por clientes sometidos a nuevos ritmos laborales, edulcorante para mitigar el sabor amargo de los segundos.

De manera que esta no es la historia de una época lejana, anterior a los tiempos modernos. Pertenece por derecho propio, también, al momento germinal de la sociedad moderna, del capitalismo y el Estado liberal. John Locke es el autor que en 1689 teoriza la separación y limitación del poder a fin de garantizar la libertad del individuo y fundamenta el principio del gobierno representativo, legitimado por la conformidad de los gobernados. En el *Segundo tratado sobre el gobierno civil*, Locke también justificó el estado de esclavitud para todos aquellos que negaran la ley

natural y fueran reducidos en "guerra justa". Locke había sido secretario de la Junta de Comercio y Plantaciones de Carolina, la nueva colonia fundada en el norte de América, y a él se debió la forma definitiva que en 1669 adoptaron las *Constituciones Fundamentales* de la provincia, donde se establece sin reservas la existencia de la esclavitud. Los nuevos negocios europeos guardan una estrecha relación con el tráfico transatlántico, los frutos tropicales y el trasvase de seres humanos que harían posible la producción en América y el trasiego de bienes. Este sencillo ejercicio de cronología sitúa la cuestión de la esclavitud en Occidente ya no como la rémora de un régimen de trabajo muy primitivo (sin duda lo era), que para garantizarse la disposición hacia el trabajo por cuenta ajena de las personas extiende sobre estas el derecho a su propiedad, y el derecho a ejercer sobre ellas la coerción necesaria para que obedezca y ofrezca al dueño su capacidad de trabajo.

El auge de la esclavitud en Occidente tiene lugar en interdependencia con los grandes cambios que se están operando en la economía y la sociedad de Europa y de las regiones más avanzadas del norte de América, un fenómeno que tiene vertientes agrícolas, manufactureras, financieras, técnicas, en el transporte y las comunicaciones, demográficas y urbanizadoras, y que hemos resumido en la noción de Revolución Industrial. En fechas recientes, el historiador de la economía Jan de Vries (2009) ha formulado el concepto de *revolución industriosa* para referirse a un fenómeno que excede la especificidad técnico-fabril y relaciona los hábitos de consumo familiar que se van incorporando —desde el noble y el comerciante, a la plebe— y una transformación en la actividad laboral que implicaba intensificar las horas de trabajo que tenían por finalidad producir bienes para el mercado. Muchos de estos bienes tenían como origen o destino las Américas. Y hemos de acotar que los cambios en los hábitos no siempre fueron acompañados de un incremento de la capacidad adquisitiva, por ejemplo, de los asalariados, aunque empujaran la demanda de bienes básicos al carecer de medios propios para procurarse la subsistencia.

En el periodo que transcurre el auge de la trata de personas esclavizadas desde África, a la vez que tiene lugar la *revolución industriosa*, aproximadamente entre 1750 y 1867, en América pueden distinguirse dos

grandes periodos. En el primero se experimenta un proceso semejante a la *revolución agrícola* de Europa: la agricultura comercial, que en las islas inglesas del Caribe y en la colonia de Virginia había realizado progresos tempranos, se extiende y se transforma, especializándose en uno o pocos productos en cada región. La producción (*frutos coloniales*) se orienta a mercados distantes, donde resulta exótica (*ultramarinos*) y se paga por ella buenos precios. Esta agricultura comercial, favorecida por la especialización y la demanda, busca pronto una economía de escala que permita abaratar costes y beneficiarse de la producción masiva. Para atender las tareas agrícolas y coordinarlas con alguna fase de transformación, en el siglo XVIII se desarrolla una organización del trabajo que implica la estrecha dirección de las labores y un control sobre el trabajador. Esto último permitirá conocer y mejorar la productividad, con cálculos sobre retornos en relación con la inversión realizada y hasta de la producción por unidad de superficie y por trabajador empleado. A finales del XVIII y las primeras décadas del siglo XIX se promueve una "agricultura científica", la experimentación y selección de especies, la utilización de canalizaciones de riego, el ensayo de abonos. Se conocen y se aplican algunos adelantos técnicos, pero todavía no tienen una influencia destacada en el resultado. La navegación prospera, y con ella todo el entramado mercantil a ambos lados del Atlántico.

Las fincas a las que nos referimos están servidas por esclavos. Algodón, azúcar, café, tabaco (por un tiempo) y cultivos destinados a alimentar a los esclavos (arroz, legumbres, hortalizas, tubérculos) reclamaban ciclos ordenados de trabajo con empleo masivo en tiempo de cosecha, en regiones en las que la disponibilidad de recursos naturales dificultaba retener jornaleros con una baja retribución y soportando un clima subtropical. La intensificación de la mano de obra, sobre la que en definitiva descansa el incremento de la producción y el aumento relativo de la productividad, requiere de un gran número de ellos. Es la razón por la que la trata atlántica alcanza su máximo nivel histórico: en el caso inglés, entre 1764 y 1807; en el francés, entre 1764 y 1792, interrumpido bruscamente en Saint-Domingue, futuro Estado de Haití, por la revolución de los esclavos, que no solo sacude desde los cimientos esta concepción económica, sino que abre la brecha de la abolición y llama la atención

sobre la conveniencia del cese de la trata. Este modelo se conserva en las pequeñas islas inglesas, francesas y neerlandesas y alcanza su cénit en las tres grandes regiones mencionadas, el Sur de los Estados Unidos, Brasil y las Antillas españolas, Cuba y Puerto Rico.

La segunda etapa de los sistemas esclavistas estuvo unida a una reorganización del mercado mundial de *comodities* (materias primas, productos básicos semielaborados). Las contiendas inauguradas con el ciclo revolucionario francés y continuadas por las guerras napoleónicas (1793-1815) sirvieron de gozne entre las dos épocas, y de aquellas obtuvieron un considerable beneficio los Estados Unidos, cuya neutralidad le franqueó los puertos franceses, británicos y cubanos, dando un notable impulso a su marina mercante, que se dedicó tanto al trasiego de mercancías como de esclavos para sus plantaciones y con destino a las plantaciones españolas del Caribe. Gran Bretaña tuvo que sortear el bloqueo continental abriendo mercados a sus manufacturas en latitudes muy distantes, y salió de los conflictos europeos como indiscutida potencia hegemónica mundial. El nuevo orden británico, por razones políticas, morales y económicas, prescindió del comercio atlántico de esclavos a partir de 1807 y se embarcó en una cruzada por lograr que las restantes naciones prohibieran también esas transacciones, empleando en ello sus cruceros, los medios diplomáticos, funcionarios *ad hoc* y compensaciones monetarias. Lo que no hizo para frenar el tráfico proscrito fue recurrir a represalias económicas a los países infractores de los acuerdos que habían firmado con el Gobierno de Londres: los británicos continuaron comprando el algodón, el azúcar, el café y el tabaco que se producía con esclavos introducidos ilegalmente en los países productores, y nunca promulgó una legislación que prohibiera y sancionara la financiación del comercio esclavista con capitales británicos.

En Cuba, Brasil y la región esclavista del sur de los Estados Unidos se promovió un cambio cualitativo en el empleo productivo de los esclavizados. Al modelo conocido se añadió una escala superior —alta disponibilidad de tierras y de trabajo— y moderna tecnología: maquinaria movida a vapor en los ingenios azucareros, desmontadoras de algodón y barcos a vapor que sacaban las pacas por el Misisipi hasta los puertos exportadores, ferrocarriles que partían del corazón de las plantaciones y

transportaban las cajas y los sacos de azúcar hasta grandes almacenes levantados en las ciudades portuarias, como luego harían desde los cafetales brasileños donde se aplican los adelantos del proceso de beneficio del café. Para todo ello hacían falta esclavos en número suficiente. En los Estados Unidos, la temprana política adoptada de reproducción en cautividad hizo que el número de afrodescendientes constituyera el soporte esencial del incremento de la mano de obra forzada. En Cuba, la preferencia por esclavos jóvenes varones y la intensidad del trabajo al que eran sometidos obligaba a una reposición permanente. Aquí, las tasas de fecundidad eran muy bajas, la natalidad distaba de compensar la elevada mortalidad en las plantaciones y el saldo anual venía a ser de media negativo, con un decrecimiento medio del 6,3%, sin contar las frecuentes epidemias, que tenían una alta incidencia en una población, a la postre, recluida.

La última etapa de la trata y la esclavitud tuvo una particular incidencia en las islas españolas del Caribe, Puerto Rico y, sobre todo, Cuba. La trata ilegal se mantuvo entre 1820 y 1866, quizá por algún año después sobre los que existen denuncias sin que se hayan encontrado evidencias de desembarcos. Suprimido el comercio transatlántico por Gran Bretaña, los acuerdos firmados con este país crearon una situación nueva, en la que el riesgo de persecución y captura acompañaba al incremento de los márgenes de beneficios, dado que la demanda de trabajo iba en aumento y la transformación de la colonia en la mayor productora de azúcar de caña del mundo permitía ingresos ingentes. En torno a la trata clandestina se fraguó un comercio internacional. Bajo bandera española, portuguesa, brasileña o estadounidense, de conveniencia muchas veces, prosiguió el tráfico con capitanes y pilotos españoles o de otras nacionalidades (portugueses, franceses, italianos…); la tripulación, en su mayoría formada por españoles, enrolaba marinos de procedencia y lenguas distintas. Los factores en la costa africana reproducían esa pequeña Babel.

Los factores españoles se establecieron en los estuarios de Gallinas (hoy Sierra Leona), Nuevo Calabar, en el golfo de Benín, Corisco, Angola y Mozambique. Los barcos de mayor porte, construidos en astilleros norteamericanos con las más adelantadas técnicas de navegación, salían de Nueva Orleans, Charleston o Boston, además de La Habana, Santiago de Cuba, Cádiz y La Coruña. Las finanzas operaban en Londres, Nueva York o

Barcelona. Los ingenios azucareros avanzaron desde la región de occidente de Cuba a la región central por grandes planicies atravesadas por modernos ferrocarriles que comunicaban las fábricas donde se producía el dulce, hasta los puertos de embarque para el mercado mundial. Los ingenios de azúcar, latifundios de caña asociados a las casas de molino y calderas, a los barracones y bohíos de esclavos, a los talleres de carpintería, tonelería, tejares y herrería, con enfermería, casa de crianza de los niños esclavos de menor edad y dependencias del personal encargado, constituían unidades de producción y vida que podían reunir de 200 a 800 o más esclavos. Ferrocarriles portátiles facilitaban en las últimas décadas el transporte de la caña desde los campos alejados hasta el molino. Sistemas de iluminación alimentados por gas permitían la extensión nocturna del trabajo en tiempo de zafra. Molinos movidos a vapor, hornos con quemadores adaptados para aprovechar como combustible el bagazo verde —caña exprimida—, calderas de evaporación al vacío y más tarde centrífugas, tecnología avanzada francesa y británica, proporcionaban rendimientos crecientes y creaban una cadena de producción en la que la disciplina por medio de la violencia era la norma que hacía funcionar el sistema. Los beneficios obtenidos acababan en buena parte en el extranjero, en un ejercicio de diversificación de activos del que España era destino privilegiado, como desde 1820 lo había sido la transferencia de capitales acumulados en la trata.

Al proceso de desarrollo de la esclavitud como hemos descrito, vinculada a la Revolución Industrial, Dale Tomich (2004), para diferenciarla de la anterior, la ha denominado *segunda esclavitud*. Esa segunda esclavitud correspondía con la edad de oro —auténticos doblones, llamados en Cuba *centenes*— de la acumulación de capitales por medio del tráfico negrero, una historia estrechamente asociada a la del capitalismo, a la construcción de las élites burguesas y a la reconfiguración de la aristocracia española.

Una nueva etapa se abre en el mundo en 1789 y quedó asociada a la idea de libertad. La palabra es ambivalente y su significado pudo ser cruel. En el imaginario europeo y occidental, a partir del 14 de julio, la idea estuvo vinculada al final del absolutismo en Francia y a la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano. En el Imperio español, la libertad

de 1789 estuvo unida a la práctica del "comercio de negros". En efecto, la real cédula del 28 de febrero dictaba la libertad de la trata a los vasallos de España e Indias, pudiendo pasar "a comprar Negros a cualquier paraje donde haya mercado, o repuesto de ellos", permitiéndoseles la extracción de dinero y frutos para su compra, libre de contribuciones. La autorización se extendía a los extranjeros durante dos años, sin poder conducir otros efectos. Unos y otros debían dirigir sus navíos a una serie de puertos habilitados en América. En 1791 se prorroga la autorización por otros dos años y se amplía el tonelaje permitido a los navíos, aspecto que tiene una consecuencia dado que se autorizaba a llevar hasta 2,5 esclavos por tonelada de desplazamiento. A fin de promover la marina, por cada africano introducido en navíos españoles se gratificaría con cuatro pesos, pagaderos con el tributo de capitación de dos pesos que se imponía por cada esclavo que no fuera destinado a la agricultura y sí al servicio doméstico. La cédula real precisaba que: "Los Negros han de ser de buenas castas, la tercera parte á lo más de hembras, y las otras dos [partes] varones; y no se permitirá la entrada, y venta de los que sean inútiles, contagiados, o que padezcan enfermedades habituales". Los puertos habilitados al tráfico fueron Puerto Cabello, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, La Habana y Santiago de Cuba, este solo para españoles. La selección de esclavos "de buenas castas", con preferencia de varones, no imponía un mínimo sino un máximo de mujeres, y preveía una finalidad esencialmente productiva, en la plantación. En 1791 se extendió la autorización a los puertos de Montevideo y Cartagena, en 1795 a los puertos peruanos de Paita y Callao, y en 1793 se amplió la libertad de comerciar esclavos con las costas africanas a cualquier puerto de España siempre que el capitán y al menos la mitad de tripulación fueran españoles. Las prórrogas se sucedieron hasta la de 1804, que daba autorizaciones por 12 años para súbditos y seis para extranjeros.

La naciente libertad era bifronte: de los individuos frente a la imposición del Estado y de los poderes feudales, de los pueblos frente a las potencias coloniales, y a la vez se abría paso la idea de la más extensa libertad económica para hacer, para producir y comerciar frente a las restricciones y reglamentaciones. Lo primero se hacía en nombre de los derechos naturales y la dignidad de la persona, lo segundo en nombre de la creación de riqueza y el avance de las naciones —los nuevos Estados

nacionales. En el orden de los principios, la contradicción era patente entre libertad y esclavitud, entre liberalismo político y determinadas áreas del liberalismo económico. Pero la construcción del liberalismo dual solo debió resolver el aparente antagonismo poniendo orden en los principios, conciliando intereses sin los cuales, se dice, no puede existir sociedad ni riqueza. Y hubo de conciliarlos en el terreno político-ideológico porque el trabajo forzado constituía una de las bases sobre las que se edificaba el capital industrial y financiero de la misma manera que había sido un soporte fundamental en la primera acumulación de capital a gran escala, comercial y dinerario.

La conciliación liberal se estableció jerarquizando los nuevos derechos proclamados y relativizando otros: las libertades se hallaban limitadas por la conservación del orden y este solo podía ser garantizado por las clases acomodadas que, guiándose por el sentido de conservación de sus bienes, ponían freno a las ambiciones de los que poco o nada tenían. La libertad política era de naturaleza distinta de la libertad civil, y de la misma manera que había individuos privados de libertad y del ejercicio de derechos mientras cumplían condena, había personas que por la naturaleza de su condición no eran iguales ni disfrutaban de los derechos reconocidos a los individuos. La propiedad era reconocida como un derecho fundamental asociado al origen de la vida en sociedad, un derecho sin el cual la anarquía y el latrocinio tenían las puertas abiertas. Los nuevos derechos debían ser armonizados con los establecidos con anterioridad y, en todo caso, no podían desconocerlos. Así lo formuló James Madison, uno de los padres de la Constitución de 1787 de los Estados Unidos y autor de sus primeras enmiendas, las destinadas a proteger las libertades personales y la seguridad. En *The Federalist Papers* (1787), Madison distinguió las dos condiciones que convergían en un esclavo: como persona y como propiedad. El derecho público, positivo, limitaba el derecho natural y prevalecía en esta manifiesta concurrencia. En consecuencia, en tanto propiedad, el esclavo debía ser considerado por su utilidad y su contribución a la riqueza. El argumento sería reiterado en los debates sobre la abolición del siglo XIX. En España, los Diarios de Sesiones de Cortes de 1869 a 1873 y de 1880 reproducen una y otra vez palabras semejantes.

El ensayo de un *imperio negrero español* tuvo un diseño teórico hacia 1761-1762, se intentó llevar a la realidad en 1777-1783 y fue desarrollado a partir de 1789. En los años inmediatamente previos a esta fecha, la provisión de africanos esclavizados se ha convertido en una prioridad, y la fórmula más rápida y certera para conseguirla consiste en admitir la libertad de trata a los súbditos españoles: no solo supone el fin de los monopolios, incluida la libertad en la extracción de determinados frutos para la compra de africanos, sino que se prescinde de la ocupación de territorios en África y se potencia el comercio con todas las factorías habilitadas sin importar la nación.

La conciencia moral, aun sujeta a condicionantes históricos, en cualquier época ha estado en condiciones de repudiar el crimen, el robo y la tortura, a pesar de los resquicios para justificarlos en nombre de principios superiores —fe, justicia, razón de Estado— o de servirse de subterfugios para realizarlos. La deshumanización del prójimo y su sometimiento a trabajos penosos y a castigos crueles a fin de sujetarlos a ellos no ha corrido la misma suerte. Es tan antigua como la aparición del Estado y la primera división compleja del trabajo que implica personajes principales, propietarios, servidores, guerreros, etc. Aparece unida a la formación de Estados territoriales en disputa con pueblos vecinos, a la apropiación de mujeres con fines de reproducción, goce y servicio, al mismo comercio para obtener otras mercancías. Así lo han señalado Catherine Coquery-Vidrovitch y Éric Mesnard (2015: 52-69) al explicar la esclavitud originaria de África antes y durante la exportación masiva de esclavos por redes transcontinentales, quienes ofrecen la diversidad de motivos para la esclavización y las situaciones a las que daba lugar; la más importante de todas, en numerosas culturas africanas: la *despersonalización*, la deshumanización de la persona a la que se priva de linaje anterior al sustraerle el conocimiento de sus antepasados y no poder honrarlos, por lo que la huella es imborrable y deja un legado de desarraigo que lo condena a un estatus inferior por siempre.

La deshumanización de la persona sometida y su reducción a trabajo forzado se encuentra en numerosas sociedades y en casi todos los continentes (Zeuske, 2018). Si el recurso a la coerción ha sido frecuente, no siempre esta ha adoptado la modalidad de la esclavitud, el

sometimiento que lleva implícito la propiedad sobre el sometido, sobre su trabajo y la capacidad de realizarlo, pero también sobre la persona, el cuerpo y la aspiración a controlar su voluntad, convertido en mercancía con valor de cambio. La justificación de la esclavitud se encubrió la mayor de las veces en una otredad potencialmente peligrosa, un pueblo extranjero de costumbres ajenas, bárbaras.

El sociólogo Paul Gilroy, en su libro *Atlántico negro* (2014: 61-73), exploró cómo la exclusión de la diáspora africana, la práctica de la esclavitud racial y el relato de la construcción de imperios de los debates sobre la periodización y los contenidos de la modernidad, identificada como el proyecto de la Ilustración, cuestiona las barreras temporales, los presupuestos universalistas del racionalismo occidental y la relación entre libertad y razón como faro de una nueva época asociada a la idea de progreso. En su opinión, la racionalidad occidental ilustrada se utilizó "para sostener y resituar, y no para erradicar, un orden de diferencia racial heredado de la época premoderna". A continuación, Gilroy (2014: 83-84) opone el contradiscurso de Frederick Douglass, a partir de su experiencia como antiguo esclavo; formado en el Norte abolicionista y a través de sus viajes a Inglaterra y Escocia, fue un exponente de la cultura atlántica no reducible a una nación. Para Douglass, al proyecto de la Ilustración le faltaba conciliar "la oscuridad ética de la esclavitud" con "la luz de la razón". De ejemplo, presentaba a la plantación del siglo XIX como "una pequeña nación particular, que tiene su propia lengua, sus propias reglas, regulaciones, costumbres. Las leyes e instituciones del Estado no parece que le afecten en ningún aspecto", condenada a un aislamiento autosuficiente, expresión de unas relaciones premodernas. Si Douglass llevaba razón al señalar lo arcaico de las relaciones humanas en una plantación, parece en cambio ignorar la razón de su existencia, que es todo lo contrario a una entidad aislada, autosuficiente, premoderna y ajena a la ley del Estado: estas unidades económicas y sociales se conservan y actualizan en el siglo XIX, porque forman parte de una red global de producción e intercambios, en la que el precio del algodón, el azúcar y el café se deciden en Londres, Nueva York o Ámsterdam. Era el propio Estado el que con sus leyes consagraba la continuidad de la esclavitud y los derechos concedidos a los propietarios para sostenerla y hacerla

productiva. La Ilustración, como el liberalismo, hicieron compatibles modernidad, capitalismo y esclavitud, introdujeron "racionalidad" en el negocio a fin de optimizar su rentabilidad, los beneficios, aun reforzando la deshumanización del esclavo con la contribución de las renovadas teorías sobre la raza, algo que Gilroy pasa por alto.

En un sentido muy distinto se mueve W. E. B. Du Bois cuando sugiere que los negros fueron los primeros que comenzaron a mostrarse como gente moderna al deber afrontar y resolver dilemas, a raíz de la experiencia esclava, que en otros pueblos solo se presentarían en el siglo XX. Lo expresa la escritora Toni Morrison cuando dice que la "gente negra" debió abordar para sobrevivir cuestiones como "ciertas clases de disolución, la pérdida y la necesidad de reconstruir ciertas clases de estabilidad" y en respuesta a la depredación occidental; al mismo tiempo, la esclavitud tuvo un efecto sobre los europeos en el que no se repara: "Tenían que deshumanizar no solo a los esclavos, sino a sí mismos. [...] Racismo es la palabra que utilizamos para englobar todo esto" (Gilroy, 2014: 275).

LA FORTUNA DEL RÍO DE LA PLATA Y LA DESTRUCTORA *SIRIGONZA*

En 1792, un año después de extenderse las franquicias al Río de la Plata, Juan Balbín de Vallejo, apoderado de Tomás Antonio Romero, dueño de la fragata Santa Ana, anunciaba a las autoridades de Montevideo su partida hacia las islas de Fernando Poo y costas de África. El navío regresó con 425 africanos esclavizados, habiendo muerto en la travesía 116, una cifra bastante elevada (el 21,4%); la noticia informa de la envergadura del navío, que llegó a embarcar en África a 541 personas. Ese mismo año, el 17 de abril, emprendía ruta a Annobón y Fernando Poo el bergantín portugués Santo Christo de la Pasión, alias "El Buen Jardín", llegado poco antes del cabo Hermoso al mando del capitán Francisco de Acosta Perera. El mando de la ruta a África lo tomaron un capitán y un piloto de la colonia española; la tripulación era una muestra de la diversidad de participantes: ocho marineros gallegos, gaditanos y portugueses, dos grumetes de Río Grande y de Buenos Aires, seis pajes —muchachos aprendices de grumetes—, de ellos, uno de la colonia y cinco "negros de Benguela" (Angola), esclavos de

20 a 40 años de edad[4].

En la época, los grumetes tenían de 15 a 20 años y los pajes una edad similar, pudiendo ser menores (Gil-Bermejo y Pérez-Mallaína, 1985: 276). El registro de El Buen Jardín da cuenta de la carga destinada a la travesía de ida y de regreso: 13 barriles de carne salada, dos barriles de tocino, 20 de galletas, dos barriles de lenguas saladas, un barril de vino, ocho de aguardiente de caña, seis de arroz, 120 arrobas de tasajo, cuatro botijas de aceite, dos arrobas de mantequilla, 12 fanegas de menestra, 80 galones de lejía. Para la "negociación de negros" en Guinea iba cargado de cueros. El Santo Christo de la Pasión vuelve a aparecer en los registros dos años más tarde, siendo su capitán el gallego Domingo Piñeiro, quien también actúa "de cuenta y riesgo de Tomás Antonio Romero". El contramaestre era otro gallego, al igual que parte de la marinería, completándose los doce tripulantes con menorquines y portugueses; para el servicio iban siete mozos, cuatro "negros esclavos", dos negros y un mulato, se comprende que los tres últimos libres[5].

No pocos estudios sobre la trata han clasificado las expediciones por la matrícula o la bandera del buque, asignándolas a la nacionalidad de estas. Casos como el citado muestran que el tema es más complejo: expediciones para comerciantes españoles o criollos, armadores que arriendan navíos en otros países, los compran o se asocian a extranjeros, capitanes y tripulantes enrolados en lugares diversos. En el sentido extenso de la palabra, es una trata atlántica. No oculta, sin embargo, que el eje del comercio atlántico se está desplazando y que los españoles están tomando posiciones a un ritmo que varía entre el despegue del Río de la Plata y las dificultades que arrastra Cuba debido al arraigo que en la década de 1780 tienen las casas inglesas, y a partir de la entrada en guerra con este país su reemplazo por los barcos estadounidenses.

En 1793 la fragata Santa Ana, "dedicada al transporte de negros", arribaba al mismo puerto procedente de África, y el encargado de su habilitación, Antonio Medina y Bover, solicitaba la visita acostumbrada. Tras descargar a los esclavos, en mayo salía para Cádiz con frutos del país, en un caso consumado de negocio triangular que ahora se reanuda cuando en el pasado había sido poco frecuente, a pesar del mito que se ha creado al respecto. En agosto era Francisco Antonio Maciel quien solicitaba visita de

reconocimiento a la zumaca Nuestra Señora de la Guarda, San Antonio y Animas, antes de emprender viaje a las costas de África. En junio de 1794 volvía a emprender viaje, esta vez a la isla del Príncipe y São Tomé, bajo el mando del capitán Lorenzo Cicando[6]. Todos estos realizaban viajes directos a la costa atlántica africana, cuando los demás puertos americanos habilitados todavía no lograban iniciarse en la travesía. La relación con los luso-brasileños, con quienes realizaban un activo tráfico no autorizado por las reales cédulas de 1789 y 1791, explica la fluidez de los contactos con los factores en las costas africanas.

En 1793, el criollo —hijo de tinerfeña— Francisco Antonio Maciel se dirigía a las autoridades de Montevideo interesándose por acogerse a la real orden de 14 de enero y meditar sobre "el medio más oportuno para conseguir hacer el Comercio de Negros en las Costas de África". Su propósito consistía en embarcar en el bergantín Buen Jardín mil cueros, libres de derechos de salida. Miguel de Luca testificó que había participado en la expedición del conde de Argelejo que salió del puerto en 1778 para el golfo de Guinea a tomar posesión de Fernando Poo, Corisco y Annobón, encomendándosele la función de "tomar un pleno conocimiento así de los efectos aparentes para la extracción de Negros de aquellas costas, como del método y mecanismo de este giro". Afirmaba haberse instruido lo suficiente "para verificarlo directamente". El informe elevado por los funcionarios señalaba que el comercio de esclavos requería surtirse de útiles y efectos de los que disponían los extranjeros y de los que carecían los españoles; por ejemplo, los portugueses se servían del tabaco en rollo y el aguardiente. Los cueros y las carnes saladas que se pretendían sacar del país no eran adecuados "para la extracción de Negros, a menos que se tenga certeza de que en algunas factorías extranjeras se pueda conseguir conmutarlos en efectos [...] lo que conceptúo difícil se haga constar"[7]. En definitiva, sospechaba que la carga del bergantín iba destinada a las colonias portuguesas para comprar los esclavos, defraudándose así los derechos de la Hacienda. A pesar de estas dudas, Maciel se mantuvo en la trata: el 22 de mayo de 1795 el bergantín de su propiedad Nuestra Señora de la Concepción, alias "El Penque", naufragó en Punta de Carretas, a la entrada del puerto de Montevideo, falleciendo 131 esclavos de los 142 que transportaba; murió también la mayor parte de la tripulación. En 1794

emprendía la ruta a Fernando Poo la balandra Nuestra Señora del Carmen, alias "La Diva", siendo su maestre y piloto Ignacio Francisco Rosas (o Rojas)[8]. La sucesión de embarcaciones que se aventuran al comercio directo es continua, si bien no masiva.

La entrada en guerra de España contra Gran Bretaña en 1796 modificó el panorama y potenció los viajes transatlánticos directos entre el Río de la Plata y el sur africano, incluyendo doblar el cabo de Buena Esperanza. En 1798 José Ramón Milá de la Roca y Astigarraga, nacido en San Sebastián de padre catalán y madre vasca, llegado a Buenos Aires en 1790 para establecerse en el comercio de harinas y trigo[9], solicitaba la expedición en Montevideo de cuatro patentes de navegación para otras tantas fragatas "que dice haber comprado o que ha de comprar en la Isla de Francia para el comercio de negros". Milá de la Roca era socio de Maciel en saladeros de carne y un activo exportador de tasajo a Cuba para la alimentación de los esclavos. En los años de alianza con Francia había promovido el suministro de trigo y carnes saladas desde el Río de la Plata a la Isla de Francia (actualmente, Mauricio), en el océano Índico, un importante centro mercantil de esclavos. En su solicitud, que fue atendida, explicaba haber realizado una expedición en 1796 a las costas de África e islas adyacentes en su bergantín Guipúzcoa para la trata de negros. Había viajado con frutos del país (trigo y carnes saladas) y, con parte de su venta, sus corresponsales habían comprado la fragata Prisard, que a continuación fue enviada "bajo el pabellón americano" [Estados Unidos] a Mozambique a por esclavos. La expedición no rindió el resultado apetecido por no ser adecuada la embarcación. Pero la real orden de 14 de diciembre de 1794 autorizaba la compra de embarcaciones en las colonias extranjeras libres de todos derechos, particularmente para la trata de negros "por lo mucho que desea el Rey proteger ese tráfico en manos de sus vasallos, y el aumento de embarcaciones mercantes por la utilidad que de ello resulta al Estado, Agricultura y Comercio"[10]. Esta real orden, generalmente ignorada, facilitó el ingreso de españoles en el comercio transatlántico y tuvo consecuencias mayores al prohibirse la trata a los súbditos británicos en 1807, cuando pudieron acceder a embarcaciones de la flota negrera inglesa.

El armador y comerciante Milá de la Roca narraba los infortunios que le

había ocasionado la guerra con los ingleses: había perdido una fragata cargada de cueros y otra con carnes saladas en la ruta a La Habana y Venezuela. En julio último había naufragado una tercera al regresar de carenarse en Bahía. Sus primeros escarceos en el comercio de esclavos habían sido, precisamente, con cargamentos destinados a Brasil. Este potentado se proponía hacer navegar cuatro fragatas —Abundancia, Riqueza, Defensa y Seguridad (toda una declaración burguesa de principios)—, destinándolas al tráfico de esclavos. Explicaba también algunos pormenores de la trata: mencionaba la facilidad con la que podían conseguirse el despacho para la bandera *angloamericana* (de los Estados Unidos), pero tenía el inconveniente de que el Gobierno de ese país tenía prohibido cederla, por lo que cualquier embarcación armada las podía detener. En cambio, el pabellón español era el más respetado en Mozambique. El 9 de agosto de 1796 Milá de la Roca se dirigió a Carlos IV solicitándole que a partir de 1798 los españoles tuvieran la exclusividad del tráfico de esclavos con los dominios de América, lo que redundaría, entre otros beneficios, en un aumento de la flota y la marinería. Él era el primer español que disponía de una factoría en África, en la citada isla francesa, con socios locales.

La exclusividad nacional que solicitaba, y que por las mismas fechas pidieron también algunos comerciantes en La Habana, pretendía proteger el negocio, lleno de riesgos, de las adversidades que ya eran conocidas. En 1797 su fragata Elisa, enviada a Mozambique, logró cargar 264 esclavos en 39 días, un plazo habitual. Las condiciones de navegación obligaron a tomar tierra en la isla de Madagascar donde las autoridades la rehusaron al conocer casos de viruela a bordo. Capturada por un corsario portugués, fue devuelta a Mozambique pretextándose que era francesa. El capitán y el piloto acabaron presos. Milá de la Roca perdía unos 100.000 pesos, por lo que se embarcó hacia la Isla de Francia para tratar de resolver el caso. Para recuperarlo, naturalizó el Elisa y solicitó una patente a los franceses para llevar el Astigarraga (alias "Número 5"), antes Faustina, adquirido en Nueva York. El Elisa regresó a Montevideo en 1798 sin cargamento, pues había vencido el permiso concedido a barcos extranjeros, su actual registro. Su piloto en la accidentada expedición había sido el vasco Domingo Calvo, el contramaestre era el napolitano Raymundo Froyse, en

la tripulación había seis españoles y seis franceses, predominando los marinos de nacionalidad estadounidense. Varios de ellos procedían de la Guipúzcoa, que mandaba el capitán Pablo Antonio de la Calleja, que decía ser de Mahón y llegó a la Isla de Francia con mercancías, siendo reclutado para el regreso del barco negrero. Milá de la Roca utilizó el caso para solicitar a la Corona española que se levantaran las restricciones a las embarcaciones extranjeras dedicadas a la trata (Tardieu, 2014: 159-163).

La familia Milá de la Roca había creado una red atlántica de primer orden. La ruta entre el Río de la Plata y Mozambique se unía a la creada en el comercio de carnes entre Montevideo y La Habana. Y ambas daban continuidad a la organizada por el padre de José Ramón, José Milá de la Roca Serra (Sierra, con frecuencia en la documentación), entre San Sebastián y Caracas, que el hijo extendería de Caracas a Buenos Aires. Después del regreso de Venezuela, Milá de la Roca Serra se instaló en Barcelona y sus hijos José Joaquín (quien 1807 solicitaba a la Audiencia que se le expidiera título de ciudadano honrado, que le daba acceso a privilegios de hidalguía) y José Vicente dieron continuidad al negocio. Desde finales de la década de 1780 hasta al menos 1808 opera la sociedad José Milá de la Roca e Hijo. El vástago de un segundo matrimonio, llamado también José María Milá de la Roca y Sierra, se puso al frente de la casa caraqueña.

El cambio de dinastía en España en 1808 sorprendió a José Ramón —el negrero— en la Península, siendo designado representante por el Río de la Plata en la Asamblea de Bayona. En cuanto pudo, volvió a América y durante el levantamiento de 1810 se situó junto a Manuel Belgrano, hijo de otro negrero. Esa actuación motivó que en España se le abriera causa por infidencia. Entre tanto, su hermano José Joaquín fue elegido diputado a las Cortes de Cádiz, donde tomarían asiento otros sujetos vinculados a la trata y a la esclavitud, como el diputado por La Habana Andrés de Jáuregui. La presencia de negreros en las inmediaciones del poder no se agota aquí: el cubano Gonzalo O'Farrill, descendiente del director del asiento inglés en La Habana, introductor de 300 africanos en Cuba en 1787, fue nombrado ministro de Guerra de José I. Se explica bien la actitud complaciente con la continuidad de la trata y la esclavitud tanto de las autoridades afrancesadas como de las consideradas patriotas.

Otro hermano de José, Bartolomé Milá de la Roca y Serra, cargador del

comercio de Barcelona, solicitaba en 1794 pasar a La Guaira en la polacra San Francisco de Paula de sobrecargo con mercancías. En 1802 José Milá de la Roca y Soler, hijo del anterior, pedía autorización para ir a Nueva Barcelona a recoger los intereses que dejó allí su padre tras su fallecimiento[11].

Poco después nos aparece una tercera rama de la familia originaria de Vilanova i la Geltrú, esta vez tomando posiciones en el Caribe. A menudo han sido confundidos con sus parientes del Río de la Plata. En abril de 1810, Antonio Milá de la Roca y Miró, sobrino de Bartolomé y José Milá de la Roca Serra, solicitaba pasaporte a la Junta Superior del Principado para que sus hijos Francisco y Antonio Milá de la Roca Estalella, de 11 y 9 años de edad, pasaran a La Habana para atender la casa de comercio de su tío Ramón Pasqual y Grau; en Vilanova permanecería el menor de los hijos, Juan[12]. Antonio regresó a la Península y en 1819 volvió a instalarse en La Habana; otro hermano, José (Ildefonso), abrió casa de comercio en La Habana; en 1828 se incorporó Joaquín[13]. Los Milá de la Roca de La Habana pertenecían al área de influencia de otro paisano, José Xifré, y en la década de 1820 entraron en la trata clandestina de esclavos, regresando a Barcelona convertidos en banqueros e inversores industriales. Lo veremos más adelante.

El negocio prosperaba y los comerciantes de géneros y frutos se interesaron en participar. El alavés Martín de Alzaga y Olavarría, uno de los grandes mercaderes de Buenos Aires, ante la paralización del tráfico con España por la guerra, solicitó en marzo de 1801 enviar una embarcación a colonias extranjeras para sacar frutos, libres de derechos, y regresar con esclavos. A continuación, compró la fragata norteamericana Lennor, que hace traer de Nueva York, y cambió su nombre por el de Magdalena. En lugar de partir hacia Mozambique, cargó el navío con cueros y lo envío a Hamburgo por mercancías adecuadas para su venta en África, aparte de los 6.000 pesos en plata destinados a la compra de esclavos. Las adquirió por un valor superior a 43.000 pesos: tejidos diversos, enlonados, tabaco, bonetes de algodón, ginebra, vino, velas de cera, fusiles, pistolas y sables. La tripulación enrolada en aquel puerto era muy diversa: el primer piloto era de Bilbao, el segundo, genovés, el maestrante era sueco y el segundo de este, francés, como el cocinero, con

otros españoles a bordo. El barco naufragó frente a la costa de Mozambique (Tardieu, 2014: 164-167).

Alzaga aparece de nuevo como armador de la expedición llevada a cabo en 1803 en una fragata portuguesa, el San Joaquín, entre Mozambique y Montevideo. La travesía había durado seis meses y el desenlace era trágico: de 376 esclavos solo habían sobrevivido 60. Tamaña mortalidad puso en guardia a las autoridades sanitarias del puerto, que decretaron la cuarentena, entablándose un pleito por ello. La documentación generada en Buenos Aires (Studer, 1984: 309-314) nos informa de la presencia de un cirujano en la travesía y de la vacunación de los africanos antes de partir, también de las medidas adoptadas tan pronto se produjeron los primeros fallecimientos, hasta 45 antes de avistar el cabo de Buena Esperanza. Esta cifra hizo que se redujera la ración de agua progresivamente, hasta facilitarles no más de medio litro diario a cada uno. ¿Cuál era la dolencia y cuáles los síntomas? Los testimonios eran coincidentes al apuntar a la enfermedad "que suele reinar entre los Negros bosales de aquella costa cuando se les embarca, que consiste en el pesar y melancolía que se apodera de ellos, reduciéndolos hasta el extremo de no tomar alimento alguno y morirse de necesidad". Esa tristeza, *melancolía fija*, como la diagnosticaron los médicos de los navíos negreros ingleses, o depresión, fue bastante común. El capitán del barco demostró conocerla, pues aseguró que venía a durar de cuatro a diez días, pero también un mes. Se indicó que parte de las muertes habían sido debidas al golpearse con el casco de la bodega durante la travesía a causa del balanceo del navío. La desgana vital, convertida en una resistencia a ingerir alimentos —"una huelga de hambre de cuatrocientos años de duración", la llama Rediker (2014: 311-314)—, se manifestó con frecuencia en las travesías.

Alzaga tenía asegurado el barco y el cargamento, pero había que determinar la causa de la pérdida. La Junta de Sanidad de Montevideo confirmó que no existía epidemia en la región de embarque y que las muertes eran atribuibles a la falta de agua que se había proporcionado, a "su apiñamiento en la bodega, las aflictivas pasiones de ánimo, los imponderables trabajos padecidos y, para colmo, la destructora *sirigonza*", es decir, la melancolía aguda.

El aseguramiento de los navíos y las "cargazones" había comenzado a

hacerse más frecuente entre finales del XVIII e inicios del XIX. Alzaga encargó la gestión del seguro a su agente en Cádiz, Antonio Artechea. De nuevo se muestran las relaciones de paisanaje como un elemento de confianza al crear una red comercial. En este caso concurren otras circunstancias. Años atrás, Artechea, nacido en Guernica, había llegado a Cádiz para trabajar en la casa del cargador Domingo Terry. El comerciante lo envió a Buenos Aires para que se familiarizara con el negocio. Allí aparece entre 1784 y 1791 como cargador de metales preciosos, pero también como comerciante de esclavos, hallándose entre los que hace envíos a Lima para su venta, según los registros de la aduana, en número de 32 antes de 1783 (Jumar, 2021: 19). Si la primera mercancía debió de ser a cuenta de Terry, dedicado a la exportación de vinos y artículos peninsulares, la segunda pudo deberse a su propia iniciativa. A su regreso en 1792, Terry lo animó a casarse con su hija y entró como socio en la casa, que después continuaría como Artechea y Cía. (Martínez del Cerro, 2006: 114). En los años en los que Artechea reside en la colonia, Alzaga accede al Cabildo de Buenos Aires y figura entre los comerciantes de importancia.

El caso del San Joaquín nos muestra el modo de funcionar de la expedición en el aspecto del aseguramiento. La fragata partió de Buenos Aires el 13 de marzo de 1803. En junio se contrata la póliza del seguro en Cádiz. Significa que, a la vez que iniciaba su travesía, se ha enviado correo a la Península con instrucciones. Artechea, a nombre de Alzaga, suscribe el documento con la casa de Francisco Pastor Calle, Pedro Smitds y otros socios. La póliza se extendió por 13.281 pesos por el navío, aparejos y velamen, y por 39.843 pesos "del valor de 300 Negros [...] poco más o menos", embarcados en Mozambique, sobre todos los riesgos exceptuando la muerte natural, aceptándose el seguro sobre las muertes que puedan acaecer "en conducción, navegación y desembarco, aunque sea por sublevación de ellos en la Mar o en el Puerto"[14].

El navío salió de Mozambique el 13 de noviembre de 1803. Los contrastes y brisas no le permitieron tomar el cabo de Buena Esperanza el 26 de diciembre. Se detuvo hasta el 7 de enero de 1804, "de modo que tuvo que seguir su derrota con grande escasez de agua de que provino la muerte de la mayor parte de los negros", según se alegó. El capitán, José Sebastián Jorge de Brito, declaró que a los 116 días de navegación había llegado a la

isla de Santa Catalina, donde se detuvo para proveerse de agua y víveres, y permanecieron 40 días "para refrescar" el cargamento. Santa Caterina se halla en Brasil, a mitad de trayecto entre Río de Janeiro y Montevideo. Todavía hubo de sumar 35 días de navegación hasta tocar el puerto de Montevideo[15]. La travesía podía durar de media de dos a tres meses, y se empleó el doble.

Las cifras de la reclamación a la compañía aseguradora y las proporcionadas por la documentación consultada por Elena Studer no concuerdan. La documentación del pleito que se inició en 1804 y llegó a 1806, del Tribunal de Comercio de Cádiz hasta el Consejo de Indias, ofrece una carga inicial de 301 esclavos, según el capitán del barco, "300 y más", según Artechea. Se contabilizaron 281 fallecimientos "de sed" debido a haberse dilatado mucho más de lo normal la travesía intermedia por incidencias de la mar, según se afirmó. A Montevideo llegó el 28 de mayo con 27 esclavos vivos; ocho fallecieron en los días siguientes, antes de que encallaran. Los 19 supervivientes, 12 varones y siete mujeres fueron subastados con el resto del naufragio al darse el navío y su carga por perdidos, de acuerdo con el representante de Martín de Alzaga.

La documentación consultada por Studer en Buenos Aires menciona 376 embarcados en El Joaquín y 60 supervivientes. La autora añade una precisión: la expedición, esto es, la consignación a nombre de Alzaga, ascendía a 301 esclavos, siendo otros 75 "de libertades", que, como dice en el expediente, "son los que pertenecen al Dominio de las personas particulares y han sido sus compradores" (Studer, 1984: 309). Esto explica que la reclamación presentada en Cádiz, ciudad en la que se suscribió el seguro, se centre en los consignados por el asegurado, ignorándose el resto.

Artechea reclamó el pago a los aseguradores por un valor de 53.000 pesos más los apremios. Eso suponía valorar cada uno de los 300 esclavos comprendidos en la póliza a 176 pesos, un precio muy superior al que se abonaba de media en la costa africana, y superior a la repercusión en el precio de los fletes. El precio de venta se hallaba entonces entre 250 y 300 pesos, según las condiciones y "calidades". Los aseguradores insistieron en que la causa de la muerte, "hambre y sed", debían ser consideradas naturales y que no había motivo de indemnización. El juzgado de alzada

falló a favor del reclamante. El Consejo de Indias no se pronunció al no haber recibido la documentación que permitiera considerar el caso[16]. No se exploró la incidencia que la carga del San Joaquín, que excedía el número de esclavos asegurado en número de 75, hubiera estado en el origen de la escasez de alimentos y agua, o hubiera contribuido a agravar la situación una vez comenzaron los retrasos en el plan de navegación por las condiciones adversas. Al afirmar que llevaba 301, este aspecto quedaba soslayado; el seguro únicamente cubría esa cifra. La conducta seguida por el capitán, los pilotos y el contramaestre, en cambio, había tenido en cuenta la diferencia entre las dos cargas que compartían la bodega y cubierta de la fragata. Hasta 301 estaban cubiertos por la póliza, de manera que cuando arribó el barco a Montevideo se declararon 60 supervivientes, casi por igual de una y otra partida; se declaró que de los consignados quedaban con vida 27, luego los 33 restantes correspondían a los llamados "de libertades", pertenecientes a otros particulares que los tenían comprados. En este segundo caso, el porcentaje de supervivencia era del 44%, mientras que entre los asegurados estaba en el 9%. Sencillamente, habían separado unos de otros en función de la inversión que podía ser recuperada. Estas cifras, como hemos visto, aún se rebajaron en los días siguientes debido a nuevos fallecimientos.

El barco, que no tenía desperfectos cuando salió de Montevideo hacia la ensenada que se le había indicado para pasar la cuarentena, estaba de regreso cuatro días después sin timón ni control, afirmando haber hecho frente a un temporal que le forzó a encallar, destruyéndose el navío por completo. Era la forma más certera de reclamar los 13.281 pesos en que estaba asegurado. La pérdida del pasaje no parece que fuera una acción deliberada; a diferencia del Zong, el navío inglés en el que su capitán, en 1781, tras haber tenido un número de muertes inusualmente elevado, para preservar la rentabilidad de la expedición ordenó arrojar por la borda a 142 esclavos vivos y después fingió que habían fallecido por "causas naturales" debido a que carecía de reservas suficientes de agua. William Turner pintó la tragedia del Zong, un crimen, en 1840. El San Joaquín, como otros tantos navíos de la trata española, nunca tuvo su cronista plástico.

Es muy posible que el capitán de la fragata San Joaquín, siguiendo instrucciones del apoderado de Alzaga en Montevideo, muy solícito en

todos los trámites de arribada, obrara de la manera que más convenía al consignatario, destruyendo el buque. Todo apunta en esa dirección. Alzaga mantenía estrechas relaciones con comerciantes de Cádiz, aparte de Artechea, bien conectados con la Corte de Madrid. A Martín de Alzaga le aguardaban otros episodios que lo encumbraron y finalmente le costaron la vida. En 1806 desempeñó un destacado papel en la organización de la resistencia que presentaron en el Río de la Plata contra la invasión inglesa. En 1809 promovió la destitución del virrey Liniers, quien antes se había dedicado a la trata y era yerno de otro traficante, Martín de Sarratea; el virrey debía ser reemplazado por una junta semejante a las de la Península, liderada por españoles europeos como él. En 1812, después de adherirse a la Junta de Buenos Aires, Alzaga fue acusado de una oscura conspiración contra el triunvirato al que pertenecía Manuel de Sarratea, hijo del citado negrero, y fue ejecutado.

Al comercio de esclavos se dedicó Manuel Andrés Arroyo y Pinedo, quien encargó la construcción de una zumaca en Bahía para la trata. Arroyo fue autorizado al tráfico con Brasil con la condición de regresar después a la ruta directa con la costa africana. Hijo de un funcionario castellano, tuvo por socio en varios negocios a Juan Martín de Pueyrredón, futuro general libertador y director supremo de las Provincias Unidas entre 1816 y 1819. Pueyrredón era hijo de un francés naturalizado súbdito español, Juan Martín de Pueyrredón y Labrucherie, que había residido en Cádiz antes de pasar al Río de la Plata. En la ciudad andaluza permanecería su hermano, y con este tío se formó el joven comerciante bonaerense. Pueyrredón aparece en fecha temprana vendiendo "un negro". Todos parecen tenerlos, Pueyrredón manutuvo como capataz a un negro mulato después de comprar una chacra. Y además de poseerlos, prueba fortuna con su comercio. En su testamento, de 1791, anota una partida de esclavos, así como la fragata El Águila, fondeada en Montevideo. El negrero Francisco Antonio Maciel era su apoderado general en Montevideo en 1789, mientras realiza también tratos con el guipuzcoano Martín de Sarratea e Idígoras. Pueyrredón padre hizo sociedad con Anselmo Sáenz Valiente, un riojano de Nieva de Cameros, luego su yerno; Sáenz proporciona esclavos a comerciantes del Perú desde Montevideo.

LA SAGA O'FARRILL, O LA AMBICIÓN SIN LÍMITES

El segundo núcleo de atención del tráfico esclavista atlántico en los dominios españoles se situó en el Caribe. Por tamaño, siempre ocupó el primer lugar, pero en la segunda mitad del siglo XVIII, después de una etapa de retroceso, el centro se desplaza de Cartagena y Panamá a La Habana, San Juan, Trinidad y Caracas-La Guaira. El empuje de las plantaciones en Cuba genera una demanda constante y convierte a comerciantes y plantadores de la isla en los mayores impulsores de la liberalización del tráfico y el transporte masivo que garantice mano de obra suficiente a precios reducidos.

El Asiento de Negros fue concedido a Gran Bretaña como parte del Tratado de Utrecht de 1713, que posibilitaba el reconocimiento de la dinastía Borbón en España. La Compañía de los Mares del Sur fue la beneficiaria de los derechos de introducción de 4.800 esclavos por año. A continuación, contrató el suministro hasta 1721 con la Real Compañía Africana. El asiento inglés proporcionó en 26 años un notable aporte de africanos esclavizados, no menos de 75.000, que fueron llevados a Cartagena, Portobelo y Panamá, de donde eran redistribuidos hacia Cuba, Perú, Ecuador, Centroamérica, Veracruz y Venezuela, además del Río de la Plata.

Para llevar a cabo su objetivo, la Compañía de los Mares del Sur designó a una serie de factores en los principales puertos. Así fue como Richard O'Farrill —nacido como Farrell en la isla de Monserrat, colonia inglesa a la que su padre emigró y donde este contaba con una próspera hacienda de esclavos (Rodgers, 2007: 55)— reivindica su condición católica, recupera sus ancestros irlandeses y se convierte en director del Asiento de la Compañía de los Mares del Sur en La Habana con el nombre de Ricardo O'Farrill; después añade el apellido de soltera de la madre, que convierte en O'Daly buscando mayor autenticidad. Es un buen conocedor del oficio de la trata, pues antes de instalarse en Cuba ha residido en Jamaica y hace su llegada a La Habana el 1 de octubre de 1716 como capitán del barco George Augustus con 139 esclavos a bordo, equivalentes a 97 "piezas de Indias", ya que entre ellos hay 39 muchachos, 19 niñas y 35 mujeres. En septiembre de 1715 ha llevado a Portobelo 150 esclavos, en febrero de 1716 conduce desde Jamaica al mismo puerto otros 131, y en abril del mismo año

lleva 81 a Cartagena (Sorsby, 1975: 292, 300-310). Trabaja para el asiento desde el primer día, y si se le confía el mando de un barco de esclavos es porque debe conocer el oficio y posee práctica anterior de piloto. En suma, la Compañía de los Mares del Sur ha elegido para el puesto a un capitán negrero, no a un gestor o a un comerciante. Entonces todavía lleva el nombre de Farrell.

Su ascenso a director de la factoría lo obtuvo después de denunciar al agente de la Compañía Francesa de Negros, que debía haber cesado en el tráfico y continuaba practicándolo. Las autoridades confiscaron 586 esclavos cuya venta se encomendó a la Compañía de los Mares del Sur. Instalado en el puesto, O'Farrill aprovechó el breve episodio bélico entre Gran Bretaña y España, en 1718, para introducir una gran cantidad de barriles de harina que pagó con tabaco cubano, negocio particular que le proporcionó grandes beneficios.

La gestión del asiento inglés estuvo salpicada de irregularidades de los factores, aficionados al contrabando, y de algún que otro fraude. En 1721 la dirección de la compañía modificó el sistema de retribución de sus factores de Veracruz, Cartagena y Portobelo, asignándoles un 5% del precio de venta del esclavo, además de 1 a 2 reales por esclavo y día para su sostenimiento en los almacenes entre tanto se producía su venta (Sorsby, 1975: 117). Esta medida ya no alcanzó a Richard O'Farrill, quien un año antes, en 1720, contrajo matrimonio, ahora con su nuevo nombre, con María Josefa Arriola, lo que le abrió las puertas de la élite habanera (Kuethe y Adrian, 2014: 107-108). Desde ese momento, se retiró de la compañía para seguir comerciando con esclavos y otras mercancías por su cuenta. En los libros contables de la compañía aparecía con una deuda de 8.074 pesos.

El hijo de Richard/Ricardo, Juan José O'Farrill y Arriola, se casa con María Luisa de Herrera y Chacón. Catalina, la hermana de Juan José, lo hace con Pedro José Calvo de la Puerta y Arango, que será I conde de Buenavista y agraciado con grados militares en propiedad —mariscal de campo— a pesar de proceder de la Milicia Provincial. En 1722 obtiene carta de naturalización. Los descendientes del negrero entroncan con dos de las principales familias de la isla. Su linaje continúa enlazando con sagas locales y apellidos de funcionarios peninsulares. Permítase una mirada de larga distancia.

La rama principal de los descendientes de Ricardo O'Farrill, los O'Farrill Herrera, sus nietos, siguen dedicados al comercio y son dueños de plantaciones. Herrera es una de las familias criollas más importantes de la isla. Fernando VII concedió en 1816 a Gonzalo Herrera y Beltrán de Santa Cruz el título de conde de la Fernandina, y en 1819 a su hijo la Grandeza de España. Gonzalo O'Farrill y Herrera (1754-1831), nieto del factor, siguió la carrera militar en la Península, participó en la guerra de la Convención y alcanzará el grado de general, así como el puesto de ministro de la Guerra con Fernando VII y con José I. Hallándose en España con el grado de coronel, en 1787 obtuvo del capitán general Ezpeleta una licencia para introducir 600 esclavos en asociación con el conde de Ricla —300 a cada uno— (Saco, 2006, IV: 290). Quien figura con este último título, el gallego Domingo Gayoso de los Cobos , será el heredero del blasón a la muerte de su tía cuatro años después; aquella lo había heredado de Ambrosio Funes de Villalpando, que había sido capitán general de la isla —en ella sería recordado por emprender la fortificación de La Habana, para lo cual compró más de 4.300 esclavos (*del rey*)— y a quien Carlos III haría donación en Mariel de un realengo de 43.680 hectáreas. Funes de Villalpando no podía ser el socio de Gonzalo O'Farrill, como afirma Saco, pues llevaba siete años fallecido (el título de Ricla ha estado unido a la casa ducal de Medinaceli, luego a la de Segorbe, y en la actualidad lo ostenta Ana Luna de Medina y Orleans-Braganza).

La familia O'Farrill vuelve a participar en la trata negrera a partir de 1803, al tomar parte en la Compañía Africana de La Habana junto con otras grandes familias insulares, en varios casos emparentadas con ellos: los condes de Vallellano, Mopox, O'Reilly y Buenavista, y los marqueses de Monte Hermoso y Casa Calvo. Al fracasar la empresa colectiva, los hermanos O'Farrill Herrera se dedicaron a la trata por su cuenta y riesgo (Rojas, 2019: 52-56). En 1816, en la perspectiva de una pronta clausura de la trata a causa de las negociaciones con los ingleses, José Ricardo O'Farrill y Herrera (1749-1842) y sus hijos formaron sociedad con varios armadores y fundaron una factoría de esclavos en la zona de Gallinas (Sierra Leona), cuya gestión encomendaron a un socio estadounidense, Jacob Faber, quien tenía experiencia en el ramo como factor en la zona del río Pongo. Un segundo socio, el alemán Juan Federico Bastian, se encargaría de adquirir

las mercancías para la compra de esclavos, que eran enviadas a los puertos de África desde Burdeos, Amberes y Bremen; para ello compraron cuatro goletas en Charleston y La Habana: Iris, Circasiana, Politena y Dulcine. En La Habana adquirían el abastecimiento de los navíos a comerciantes establecidos que participaban en la venta de esclavos: Francisco Bengochea, Tiburcio de Zulueta, Antonio Escoto y Antonio Frías. En dos años realizaron siete expediciones e introdujeron 1.079 esclavos; los O'Farrill se quedaron unos 200 y el resto fueron vendidos, dando un beneficio neto de 282.509 pesos (Rojas, 2019: 57-60). Barcia Zequeira (2018: 72-74) alcanza a incluir un año más en el cómputo, hasta 1819, y ofrece la cifra de 1.691 esclavos, que proporcionaron 338.200 pesos por su venta.

En la sociedad negrera de O'Farrill participaba también un inglés, Mr. Goss, quien tenía junto a Faber conexiones con dos agentes locales, Charles y William Gomes, hijos de un portugués, quienes habían sido educados en Inglaterra y hablaban con fluidez tres lenguas, siendo los intermediarios en las transacciones locales. Los O'Farrill descubrieron que Faber empleaba los barcos para otras operaciones y la investigación realizada comprobó que la malversación ascendía a 100.000 pesos y 108 esclavos (Ortega, 2006: 245).

En 1834 la familia O'Farrill, en sus diferentes ramas, posee 1.791 esclavos en sus ingenios (Tornero, 1996: 282). Nunca dejó de participar de manera activa en la trata durante el periodo ilegal. Recibieron denuncias en 1858, 1861 y 1866, llegando a ser apresado en la última fecha José Ricardo O'Farrill y O'Farrill, con el último alijo que se tiene documentado, el del Neptuno, con 278 esclavos a bordo. La causa judicial se extendió hasta 1875, donde se probó que el desembarco había sido ilegal, pero no tuvo consecuencias penales para sus protagonistas.

Los O'Farrill Herrera emparentaron con los principales títulos nobiliarios de Cuba. Entre ellos, los marqueses de Casa Peñalver y del Real Socorro, cuyos últimos titulares han sido Esther Romero de Juseu y Armenteros —casada con el empresario Ernesto Koplowitz— y sus hijas Esther y Alicia Koplowitz Romero de Juseu, herederas del imperio económico Fomento de Construcciones y Contratas y de cada uno de los títulos citados. La IV condesa de Vallellano, María de la Concepción de Guzmán y O'Farrill, era hija de quien fuera líder del integrismo político

español en Cuba, el sevillano Francisco Santos Guzmán, diputado por la isla entre 1879 y 1898 y ministro en 1903, quien había contraído matrimonio en la colonia con María Concepción O'Farrill y Montalvo, que une dos apellidos de raigambre negrera y esclavista. Concepción de Guzmán y O'Farrill contrajo matrimonio con Fernando Suárez de Tangil y Angulo, que será conocido en la vida pública por el título de origen cubano; el conde de Vallellano fue alcalde de Madrid durante la dictadura de Primo de Rivera, cofundador del partido de ultraderecha Renovación Española en la República, conspicuo conspirador y luego ministro de Obras Públicas con Franco. Descendiente de la IV condesa es el actual titular, Manuel de Soroa, quien ha sido vicepresidente del patronato de la Fundación Universitaria San Pablo-CEU.

Ana Duquesne O'Farrill, hija del conde Duquesne y de María Josefa O'Farrill y Herrera, se casó en La Habana con el asturiano Apolinar Rato y Hevia, abogado y empleado judicial asturiano que permaneció 25 años en Cuba. Apolinar y Ana son bisabuelos de Rodrigo Rato Figueroa, lo que hace de este un descendiente por línea directa del director del Asiento de Negros de La Habana y de los O'Farrill Herrera, dueños de plantaciones esclavistas y dedicados a la trata negrera de nuevo a comienzos del siglo XIX. Rodrigo Rato Figueroa fue durante 22 años diputado en el Parlamento español, vicepresidente del Gobierno y ministro de Economía durante ocho años, director gerente del Fondo Monetario Internacional, presidente de Caja Madrid —la segunda de España en tamaño— y después de Bankia —la cuarta entidad financiera española en tamaño—, hasta ser procesado y condenado a cuatro años de prisión por corrupción, entre otras causas que se le abrieron.

Naturalmente, se puede contar la historia de los otros O'Farrill: Arturo "Chico" O'Farrill, el genial jazzista y trompetista (*Afro Cuban Jazz Suite*), o el afamado pelotero Orlando O'Farrill no deben sus apellidos al azar. Son algunos de los afrocubanos cuyos antepasados fueron propiedad de la familia blanca O'Farrill.

EL MODELO DE NEGOCIO EN EL CARIBE

Cuando en 1789 se concede la real cédula de libertad de trata —en cuya

demanda coincide el interés de Floridablanca, secretario de Estado, y los apoderados en la Corte de las plazas citadas, además de la de Buenos Aires —, se hace patente que los hacendados cubanos tienen preeminencia: no solo cuentan con personajes bien posicionados en las altas esferas de Madrid, sino que sus planes coinciden con el modelo plantacionista que lleva tres décadas diseñándose en la capital para las islas subtropicales del Caribe, cuya expansión se puso en marcha desde 1740. Entre 1789 y 1821 ingresan en Cuba 342.000 esclavos. El número de barcos negreros supera los 2.000. Son los años en los que se transita hacia la *segunda esclavitud*.

Sebastián de Lasa e Irala fue el primer comerciante radicado en Cuba que, después de la liberalización de 1789, preparó una expedición a África en 1792. Lasa había nacido en Zumárraga, Guipúzcoa, en 1762, y se estableció en La Habana poco antes de 1785, adonde acudieron varios de sus hermanos. Dedicado al comercio, hizo sociedad con otros vascos, como Gabriel Azcárate Lascurain. La relación mercantil entre los originarios del país vasco-navarro tiene larga data en América, reforzada por lazos familiares, de paisanaje cercano y de una serie de factores que desempeñan un papel u otro según la época: limpieza de sangre frente a conversos y dudosos, hidalguía —con los valores atribuidos de probanza, nobleza de ánimo, fiabilidad, cualidades valoradas en las transacciones— frente a gente de extracción plebeya. Trabaron vínculos de solidaridad que se vieron reforzados por una estrecha endogamia en sus prácticas matrimoniales y en el proceso de encumbramiento, que los llevó a introducirse en los cabildos y corporaciones —consulados, tribunales de comercio, cofradías—, entre ellas instituciones prestigiadas como la Real Sociedad Bascongada: en 1775 ingresa en ella Juan Tomás de Jáuregui, en 1785 lo hacen Bonifacio González Larrinaga y Juan Patrón, en 1786 son admitidos Gabriel Azcárate, José Antonio de Aregui, Manuel Aróstegui Uribarri, todos ellos residentes en La Habana; en 1775 lo había hecho desde Buenos Aires Martín de Sarratea, delegado de la Bascongada en el Río de la Plata. Todos los citados son comerciantes de relieve, todos son negreros.

Gabriel Azcárate era natural de Antzuola, Guipúzcoa, y viajó a La Habana en 1763, con 22 años, en condición de criado del nuevo teniente gobernador; una década después tiene comercio abierto y mantiene una

fluida relación de intercambios con su pariente Francisco Ignacio de Yraeta y Azcárate, destacado almacenero de México. Su principal negocio, el que lo enriquece, es el tráfico de esclavos, en el que se inicia antes de la liberalización de finales de siglo pero que amplía más tarde asociado con Sebastián de Lasa e Irala, su concuñado, y en compañía de José Antonio Arregui, Andrés Loizaga y José Ramón Arteche Zurita (García Díaz, 1985). En 1790 ya es propietario de un ingenio con 86 esclavos, hacia 1800 posee tres ingenios azucareros: Nuestra Señora de los Dolores, San Francisco de Asís y Nuestra Señora de la Asunción. Con la posición alcanzada, no le resultó difícil acreditar la condición de hidalguía (pasa a ser Gabriel María Raymundo de Azcárate) y accede a puestos en el Ayuntamiento de La Habana. En 1786 es designado apoderado del Consulado de Comercio de Cádiz. En 1792 es escogido por el capitán general para integrar la Compañía de Consignaciones de Negros. Su hijo, Gabriel Azcárate y Riva, administra los ingenios familiares. El nieto es el abogado Nicolás de Azcárate Escobedo, figura prominente del reformismo en Cuba en los años sesenta y setenta, que ocupa en La Habana el empleo de síndico defensor de esclavos. En diciembre de 1870 el general Juan Prim intentará que Nicolás de Azcárate medie con los insurrectos para alcanzar una solución negociada, iniciativa frustrada antes de comenzar debido el magnicidio perpetrado en la figura del presidente del Gobierno.

La casa de Sebastián de Lasa, a quien venimos mencionando, tuvo continuidad con sus tres hijos varones: Sebastián, José Martín y Ramón de Lasa y Riva. Una hija casó con un brigadier destinado en Cuba al que Isabel II ennobleció con el título de conde de Santiago, y la nieta de estos, Isabel Falguera y Moreno, casó con Joaquín de Arteaga y Echagüe, marqués de Santillana y duque del Infantado, uniéndose el condado de Santiago a estos blasones hasta su reparto entre Ana Rosa y Almudena de Arteaga y del Alcázar, esta última, escritora especializada en novela histórica. De manera que la saga del negrero Sebastián de Lasa encuentra continuidad en los linajes más distinguidos de la aristocracia española.

La expedición promovida por Lasa en 1792 consumió cuatro meses. Dos años después presentó al Real Consulado de Comercio un informe con su experiencia, destinado a "Liberar la isla de la dependencia extranjera". El audaz y ambicioso comerciante advertía que el "comercio de Cádiz se resistía a entender este tráfico", en referencia a la necesidad de disponer

de las mercancías que se demandaban en la costa africana y que el comercio español no estaba en condiciones de proporcionar. Lasa mantenía una ruta con el puerto de Montevideo para adquirir carnes saladas. La derrota le puso en contacto con el comercio que llevaban a cabo los brasileños con Angola. En 1795 Lasa emprendió una segunda expedición con el Guipúzcoa, alias "Nuestra Señora de Aránzazu", barco construido en Liverpool cuatro años antes. A su regreso transportaba 255 esclavos y había puesto al mando al capitán Pierre Lacroix Dufresne, pero fue apresado por los franceses, en guerra, y su carga fue llevada a Francia.

Hacendados y comerciantes compartían en La Habana el Consulado de Agricultura y Comercio, creado en 1794. Los primeros llevaron la iniciativa, interesados en obtener esclavos a bajo precio, para lo cual la impericia en el ramo de los comerciantes españoles —traficantes y proveedores de artículos para la compra en África— constituía un lastre. Se había pasado de enviar alguna embarcación a la pretensión de asumir el grueso del negocio, para el que los españoles establecidos en la isla reclamaban protección con el pretexto de favorecer la marina y la producción nacional. Nada menos solicitaban la política de Cromwell, como hemos visto hacer a Milá de la Roca en Buenos Aires. Solo que el reto era el contrario, la supresión de las exclusividades coloniales cuando todavía existía un fuerte proteccionismo en todas las metrópolis. Las materias producidas en "Ultramar" y los brazos que debían trabajarlas no podían circunscribirse a un mercado favorecido, dado que el desarrollo industrial que creaba su mayor demanda era enormemente desigual y poseía vocación global.

Los dueños de plantaciones prescindían de las consideraciones de los traficantes y reclamaban una importación regular y masiva de esclavos, procedieran de África, de Brasil o de las colonias europeas en el Caribe. Francisco Arango y Parreño, antes de ocupar el puesto de síndico perpetuo del Consulado, en 1789 previno al rey de las trabas que los comerciantes de La Habana pretendían poner "al comercio de negros", con recargos a los esclavos llevados por extranjeros "sin acordarse que nosotros [los hacendados] o nuestros frutos somos los pagadores de ese recargo", o pidiendo que el transporte se hiciera en embarcación española "para aumentar de este modo nuestra marina mercante", ignorando con ello, escribe el portavoz de los plantadores, "que el verdadero modo de procurar

una felicidad perpetua a esa Marina es fomentar en América las verdaderas riquezas que ofrece la superficie de su feraz territorio". En 1792, en otra representación al rey, Arango sugería que "en las inmediaciones de Brasil" —presumimos que alude a Montevideo, con un tráfico frecuente con la colonia portuguesa y geográficamente situado casi frente a la costa de Angola y en la ruta atlántica a Mozambique— "pudiéramos formar con poco gasto nuestras factorías, proveernos desde allí de frutos del mismo Brasil para hacer el comercio de negros con ventajas" (Arango, 2005, I: 120-121, 160). El habanero alude a uno de los problemas: la ausencia en Cuba de frutos valorados en el comercio de esclavos, viéndose obligados a importarlos. Sin embargo, numerosos artículos de los destinados por los luso-brasileños a la trata eran de procedencia inglesa, lo que el Gobierno español tampoco hubiera admitido. En el Consulado de La Habana se discutieron estas dos proposiciones, incluso se defendió la compra de esclavos en Brasil, como propuso el comerciante-hacendado Bernabé Martínez de Pinillos, que también estaba informado del tráfico de Montevideo con Río de Janeiro, ya que también importaba tasajo.

Después de los embarques de Lasa y algún otro traficante, la primera etapa de comercio libre de esclavos siguió dominada por los británicos, hasta que la entrada en guerra con este país en 1796 dejó el grueso de la navegación negrera en manos de embarcaciones de bandera estadounidense, con tripulantes de procedencias diversas. Los comerciantes de Cuba, no obstante, entre grandes dificultades, fueron tomando el control de las transacciones en la ruta directa con África (Piqueras y Vidal, 2018).

Precisamente, a los siete años de iniciada la apertura, el 22 de junio de 1796 el Consulado de La Habana abrió una reflexión sobre los escasos resultados obtenidos. De hecho, dos tercios de los navíos negreros que aportaron esclavos a Cuba procedían de las Antillas extranjeras y solo uno de cada seis realizó el viaje directo desde África (Klein, 1978: 221). Los integrantes del Consulado señalaban el desconocimiento que había de la costa africana y se ponía la atención en una cuestión decisiva, ya conocida: los escasos productos del país con los que podían comerciar en África y la inferioridad de condiciones en que ello les colocaba frente a comerciantes de otras naciones. El síndico, Francisco Arango, recomendó llevar azúcar, tabaco y aguardiente, solo que el tabaco autorizado era el de inferior

calidad y tenía poca aceptación, lo que prueba el nivel de conocimientos sobre las producciones americanas de los negociadores africanos. Los comerciantes, a fin de no descapitalizar la isla extrayendo plata u oro, reclamaron a la Corona exenciones en la importación de los artículos destinados al trueque, la creación de lo que después se ha llamado un *puerto franco*. Lasa propuso crear la Sociedad Habanera del África, a semejanza de las compañías formadas por los británicos, que compartieran riesgos y beneficios. El capitán general Luis de las Casas se mostró favorable a convencer al comercio de lo lucrativo que resultaría reunir capitales en una sociedad para afrontar una empresa de tal vuelo y riesgo, si bien admitió que no era sencillo atraerlos a una actividad de rentabilidad incierta en la que se hallaban establecidos los extranjeros; tampoco a la vista de los grandes beneficios que ofrecían los diversos ramos que prosperaban en la isla, básicamente el azúcar y el café. El intendente José Pablo Valiente invitó a los plantadores a entrar en el comercio de africanos —una vía que pronto adoptaron algunos de los principales y no abandonaron en el medio siglo siguiente— y a asegurar su reproducción, como venía argumentando Arango, inclinado a introducir una proporción mayor de mujeres. Valiente, no obstante, reconocía una dificultad a esto último cuando sostuvo que los hacendados "debían tirar a asegurar mayor surtimiento de negros, aunque no les saliesen más baratos que los que actualmente se introducen"[17]. Las Casas, tan favorable a promover el desarrollo azucarero y el tráfico de esclavos, aceptó como obsequio de los hacendados un moderno ingenio, La Amistad, acto vedado a un funcionario real.

En 1814, el escritor sevillano radicado en Londres, José María Blanco White, crítico liberal de la obra de las Cortes de Cádiz, se hizo eco de esta misma cuestión: "La propagación de los esclavos no puede tener otros impedimentos, que los que les pongan sus amos. […] ¿Quien tiene la culpa de que los esclavos de la Havana no se propaguen siquiera para mantener estacionario su numero?". La respuesta la había ofrecido tres años antes el Ayuntamiento de La Habana en la representación elevada a las Cortes en su defensa de que no se prohibiera la trata de esclavos: "La esclava preñada y parida es inútil muchos meses, y en este largo periodo de inacción su alimento debe ser mayor y de mejor calidad. Esta privación de trabajo y

aumento de costo en la madre, sale del bolsillo del amo". Se lamentaban también los gastos que traían los recién nacidos y los riesgos para madre e hijo del parto. No ofrecía duda que "el Negro que ha nacido en casa, ha costado más quando puede trabajar, que el que de igual edad se compra a quien pública feria. De aquí se infiere Que de parte de los amos no hay ni puede haber interés en promover los partos de sus esclavas". El autor de la representación era, de nuevo, Arango y Parreño, quien hace patente el dilema entre la lógica económica a largo plazo, reproductiva, y la exigencia económica de la gran plantación azucarera que, al concebir al esclavo únicamente por su capacidad productiva, es incapaz de incorporar los costes de espera antes de la entrada en la edad laboral, ni puede prescindir del trabajador idóneo para su empleo inmediato que proporciona la reposición mediante la trata. Como escribe Blanco White sobre los hacendados: "Quieren brazos para las haciendas, Negros varones, que condenarán á perpetuo celibato [...]. Estos trabajarán hasta que mueran, y morirán sin sucesión que aumente el numero de la población de color á quien temen. Vendrán otros en su lugar de África". En el trabajo asalariado esos costes los asume la familia del trabajador, en la esclavitud van a costa de su propietario. En ese sentido, la plantación cubana se rige por criterios de eficiencia y rentabilidad superiores a las plantaciones algodoneras del sur de los Estados Unidos. El tamaño de las primeras es, de media, superior, y los niveles de exigencia de reposición, mayores.

La cuestión siguió planeando en los años siguientes. Por real orden reservada dada en Aranjuez el 22 de abril de 1804, Carlos IV dispuso

> que en los Ingenios y Haciendas donde solo hay Negros varones se pongan Negras, limitando el permiso de la introducción en tales establecimientos á sola esta clase ó sexo, hasta que estén casados todos los que deseen este estado: haciendo entender á los hacendados que sobre ser esta una obligación de justicia y de conciencia les resultará la utilidad de aumentar el número de sus esclavos y mejorar la clase de ellos, sin el continuo expendio de caudales en la compra de vozales para reponer á los que mueren.

Esta medida previsora, y hasta cierto punto "humanitaria", venía determinada por una cuestión ajena al asunto: la firma seis meses antes del tratado con Napoleón por el que España aportaba cuantiosos subsidios a cambio de no entrar en la guerra con Gran Bretaña, lo que obligaba a frenar la salida de metales para otros fines. En consecuencia, no se obedeció. Únicamente la previsión del cierre de la trata, conocido un año

antes de la firma en 1817 del convenio con Gran Bretaña en ese sentido, favoreció la importación de mujeres esclavizadas en proporción adecuada (Joda Esteve, 2014), pero después de 1822 se regresó a los hábitos anteriores que daban preferencia completa al varón.

El alza en el negocio del comercio de esclavos despertó tantas expectativas que en 1802 el comerciante Domingo Cabarrús Gelabert, con casa establecida en Málaga, solicitó pasar 15.000 esclavos a América. Domingo era el hijo de Francisco Cabarrús, el principal hacendista de la época, fundador del Banco de San Carlos y promotor de la Compañía de Filipinas que, como hemos visto, se ocupó de la trata. También en Francia, el padre y el hermano del I conde de Cabarrús habían sido armadores en Burdeos, dedicados a la trata de esclavos bajo el nombre "Cabarrus padre e hijo". Después de decretarse el comercio libre con África, Domingo había participado en el envío de varias embarcaciones con esclavos al Río de la Plata. Su petición, innecesaria desde el momento en que la autorización no es preceptiva, obedece a las exenciones y ventajas que espera conseguir del ministerio aprovechando la influencia de su padre. Los vínculos que mantiene en Buenos Aires son a través de las casas de Belgrano y Sarratea. Al menos Manuel Sarratea, en nombre de Manuel Belgrano, se dirigió en 1814 a Domingo Cabarrús para encargarle la gestión ante Carlos IV, en el exilio, a fin de que accediera a que su hijo Francisco de Paula fuera coronado rey en las Provincias Unidas del Río de la Plata (Gallo, 2016: 4).

En 1802 volvió a presentarse la idea de constituir una Compañía Africana de La Habana, promovida esta vez por Pedro de la Cuesta Manzanal, Francisco Cuesta y Tomás de la Cruz Muñoz, comerciantes que se iniciaban en el tráfico atlántico. El proyecto tampoco prosperó. La vía más difundida para la trata será la de sociedades comanditarias o acuerdos puntuales entre varios comerciantes o comerciantes y hacendados. Las sociedades comanditarias, protocolizadas o suscritas en contratos privados, convertían a una parte de los socios en financieros sin administración del negocio y sin que dejaran rastro en la documentación de la gestión. Es el modelo prevalente hasta 1866. Eso explica que una parte de los negreros españoles y criollos no figuren de manera directa en la trata, sino, en su caso, como partícipes en el capital necesario para emprender el negocio y como receptores de beneficios.

La autorización para comerciar con África de 1789 y 1791 se extendió a

los extranjeros que llevaran esclavos bajo determinadas condiciones, que los excluía de participar en la introducción de mercancías no autorizadas y limitaba el tiempo de permanencia en puertos hispanoamericanos para la colocación de la carga que ponían a la venta. Si la medida tenía por finalidad impedir el contrabando, los comerciantes locales aprovechaban la circunstancia para especular con el tiempo que restaba y la evolución de los precios a la baja a medida que se acercaba el permiso de atraque del barco. En 1802, la Corona autorizó al capitán general de Cuba a designar doce individuos acaudalados o casas de comercio a las que pudieran dirigirse los extranjeros para hacerse apoderados de sus negocios en la isla y vencer estas dificultades. El marqués de Someruelos fue de la opinión de que era preferible ligar a doce de los principales en una responsabilidad compartida, y que conformaran una Compañía de Consignación de Negros. Los escogidos por Someruelos fueron Lorenzo de Quintana, Francisco del Corral, José Manuel López, Bonifacio González de Larrinaga, José Andrés de Ceballos, Juan José Patrón, Gabriel Raimundo de Azcárate, Hermanos Loyzaga (Andrés Loyzaga era el socio principal de la firma), José Antonio Arregui, Sebastián de Lasa, Felipe Fernández de Silva y Cristóbal de Arozareña. He aquí el primer retrato corporativo, al estilo de los encargos de los gremios a Rembrandt, de los comerciantes de esclavos de la época. Azcárate, Loyzaga y Arregui, conocidos mercaderes de esclavos en las dos décadas anteriores, en un escrito conjunto de 1788 habían pedido que desapareciera la exclusividad en la introducción de esclavos, que los viajes se realizaran directos de África para abaratar costes y que se permitiera pagarlo también con frutos —azúcar y tabaco— y no solo en plata. Sebastián de Lasa se introdujo en el negocio con algunos de los citados.

En 1808 varios de los nombrados por Someruelos figuran como plantadores: Lorenzo de Quintana es propietario del ingenio San Antonio del Copey, de 220 esclavos; los herederos de Francisco del Corral poseen el San Mauricio, de 158 esclavos; González Larrinaga, Lasa y Azcárate, como vemos en otro lugar, poseen grandes plantaciones.

Este grupo de doce españoles estableció los contactos necesarios con los proveedores extranjeros, en su mayor parte estadounidenses, en menor medida de bandera francesa, danesa, sueca y hamburguesa, a la vez que se iban iniciando en el tráfico directo. Juntos, rechazaron el intento de la Corona de otorgar una contrata al comerciante bilbaíno Beltrand Douat,

marqués de la Colonilla, establecido en la Corte y protegido de Godoy, para la introducción en La Habana de 6.000 esclavos en barcos extranjeros, en la breve coyuntura de paz (1803-1804) con los británicos (Tornero, 1996: 55).

Las previsiones no limitaron las iniciativas de otros españoles. En 1802 Francisco Ignacio de Azcárate compra en La Guaira la goleta Dolores y, capitaneada por José María Ormazábal, la envía con cacao para Cádiz; ahí se habilita de mercancías y viaja a la costa de África, regresando a Cuba con 122 esclavos: 87 varones y 35 mujeres. El síndico del Real Consulado, Francisco Arango, llamó la atención sobre este "feliz" ensayo que potenciaba la circulación de mercancías en una reedición del comercio triangular (Franco, 1980: 127-128).

Los hacendados, entre tanto, habían definido sus objetivos y reclamaban la llegada de un número elevado de esclavos, sin importar quién se ocupase de proveerlos, como hemos visto. Si debían escoger, preferían las casas extranjeras dada su mayor experiencia y organización, optando por los portugueses, que podían llevarlos desde Brasil para completar el circuito que partía de Angola. El furor por la fundación de ingenios comporta compras de tierras, importación de maquinaria, trabajos de acondicionamiento para la roturación y la construcción de edificios y, lo esencial para que todo el entramado diera frutos, la adquisición de esclavos. Esclavos, esclavos y más esclavos. Se ocupan de las tareas de acondicionamiento de tierras, de las edificaciones, del trabajo en los campos de caña y su acarreo hasta la fábrica para su transformación, donde desempeñan también tareas fundamentales. Todo ello implicó un elevado trasiego de capitales. Para las fundaciones y la adquisición de personas esclavas a los traficantes, o reducir costes, tomaron participación en las expediciones a África. El crédito se hizo preciso. El comerciante Juan de Santa María informó al Real Consulado en 1807 que entre 1797 y 1801 se habían prestado en La Habana 15 millones de pesos; él había prestado más de 600.000 a Nicolás Calvo, la mitad de todos los préstamos que había realizado. González Larrinaga había prestado más de 1.750.000 pesos. Pedro de Erice, 2,5 millones a varios hacendados, dos tercios al plazo de un año y el resto a cuatro o cinco años (Ely, 2001: 103-104). La rentabilidad en la trata, en torno al 150% de media, posibilita plazos cortos y hacer frente a intereses elevados.

Los comerciantes, en su mayoría españoles, presionaban para evitar estos intermediarios y aspiraban a tomar en sus manos la trata, recordando que la real cédula alentaba el comercio directo con África. A su favor tuvieron las disposiciones dictadas en la fase final de la Revolución haitiana (1801-1804) para impedir la entrada de negros libres o esclavos de otras islas del Caribe, por temor a la propagación de la rebelión. La oposición entre hacendado *criollo* y comerciante *español* no respondía a una identidad nacional, aunque contribuía al sentimiento criollista, "de la tierra"; la oposición obedecía a intereses económicos en una coyuntura de conformación histórica de una nueva clase social a partir de experiencias comunes y confrontadas. No se creó un abismo entre el hacendado criollo y el comerciante español, como el temprano nacionalismo cubano proyectó con sentido retroactivo. En primer lugar, porque los hacendados advirtieron el ahorro que les suponía participar asociados a los comerciantes en el tráfico africano para proveerse de trabajo a bajo coste. En segundo lugar, porque el principal destino de los capitales acumulados por los comerciantes en esta generación fue la fundación de ingenios, que de inmediato los convertía en hacendados con los mismos intereses que los hacendados. Una expresión de esta convergencia fueron los frecuentes enlaces matrimoniales acordados entre las familias de una y otra procedencia. En una o dos generaciones casi todos ellos estaban emparentados. De manera que los primeros traficantes se convirtieron en plantadores y sus hijos dieron prioridad a las haciendas mientras el ramo del comercio de esclavos era ocupado por peninsulares llegados a probar fortuna. Aparte quedaban los negreros y exportadores de frutos que no ingresaban en el circuito de la tierra y reproducían sus capitales en el préstamo y la refacción, el anticipo de los gastos realizados en una hacienda hasta la cosecha, financiación que comportaba elevados intereses y, a menudo, el compromiso de su liquidación con los frutos, que reforzaba la posición del exportador. A largo plazo, este sistema de endeudamiento que excluía la hipoteca (sobre tierras, esclavos y equipamiento), ya que no estaba autorizada en ingenios azucareros por disposición real del siglo XVI, dio lugar a acuerdos por los que se liquidaba la deuda con la entrega de la finca y los bienes anexos, los esclavos. Este proceso, por lo común, tuvo lugar mucho más tarde, en los años 1870 y 1880.

En 1807 Gran Bretaña prohíbe la trata a sus súbditos y en enero de 1808 entra igual prohibición para los ciudadanos norteamericanos. El negocio, formalmente, queda en manos exclusivas de españoles y criollos, aunque en la práctica sigue siendo una actividad caracterizada por su naturaleza internacional: muchos de los comerciantes establecidos en la costa africana son luso-brasileños, franceses, alemanes y alguno español; los barcos que operan con bandera española han sido construidos en astilleros de Baltimore, Boston o Filadelfia y han sido armados en Nueva Orleans, La Habana, Santiago de Cuba, Cádiz, Montevideo o Buenos Aires; los capitanes pueden ser de las nacionalidades más variadas —españoles en su mayoría, franceses, estadounidenses o de países europeos—; la tripulación sigue la misma tendencia; las mercancías con las que comercian proceden de América, de España, han sido adquiridas en puertos europeos o a europeos que disponen de depósitos en África en la ruta que lleva a los puertos negreros. Intervienen casas comerciales y de créditos radicadas en Londres, Barcelona, La Habana y Nueva York, que financian operaciones de manera directa o indirecta y admiten pagarés por operaciones realizadas en África por los factores.

Con las prohibiciones decretadas en los Estados Unidos y Gran Bretaña, el cese de la trata francesa y danesa, y perdida la confianza en el comercio extranjero, la trata española alza definitivamente el vuelo: "Toda nuestra esperanza consiste en nosotros mismos y toda nuestra atención debe dirigirse a ese fin", escribe en 1809 Arango y Parreño en relación con el aprovisionamiento de esclavos. Las fricciones entre Gran Bretaña y Estados Unidos a partir de ese año por el estatuto de neutralidad condujeron a la guerra que libran entre 1812 y 1815. Los negreros estadounidenses no quedaron apartados de la trata cubana, pero disminuye su presencia y la participación de sus nacionales adquiere importancia en otros aspectos: la construcción de barcos, los créditos a las expediciones, los seguros, el cargamento para los trueques. Casas de comercio, consignatarios y bancos asumieron el pago de letras giradas a nombre de capitanes negreros y factores de la costa africana, constituyendo depósitos de los traficantes para futuras inversiones. Al mismo tiempo, se instalan en Nueva York, Filadelfia y Nueva Orleans casas españolas, hispanocubanas y mixtas con socios norteamericanos. El comercio atlántico de esclavos que provee a Cuba se internacionaliza

todavía más en cuanto a capitales, medios materiales y distribución de beneficios, también por la complicidad de las autoridades de los Estados Unidos, que no las persiguen, y de las españolas, que las amparan bajo su soberanía y las alientan, e incluso de Gran Bretaña, que nunca incluyó en sus prohibiciones los créditos a esclavistas, de manera que los plantadores cubanos los tomaban en Londres con el pretexto de la refacción o a cargo de futuras cosechas y los empleaban en la reposición de esclavos participando en la trata atlántica.

ASIDOS A/Y POR LAS CADENAS: MIGRANTES Y ESCLAVOS

El Reglamento para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778 puso fin al privilegio de las reales compañías que hasta entonces habían disfrutado del monopolio con determinadas regiones de América. La Compañía Guipuzcoana de Caracas y la de Barcelona a Indias eran las más activas de las existentes, aunque se mantenía también la Compañía de La Habana (Oliva Melgar, 1987; Garate, 1990 y 1994). En sus respectivos ámbitos, el flujo mercantil había ido acompañado de un movimiento de factores y de consignatarios, de empleados y marinos que decidían establecerse, de comerciantes que abrían pequeños negocios en las colonias aprovechando los suministros peninsulares de las Compañías, la pacotilla permitida a la tripulación y el contrabando. Hacia 1785 las compañías privilegiadas se habían disuelto: las de Caracas y Barcelona dieron lugar a la Compañía de Filipinas para operar con el archipiélago asiático, excluido de la liberalización en el comercio intraimperial. Comienza entonces una emigración española que adquiere la característica de constituirse en red: los primeros que se han instalado en América llaman a sus hijos o sobrinos —de corta edad por lo común— para que trabajen con ellos, si ha de emplear a alguien la preferencia es el paisano, que más tarde se independiza y da lugar a un nuevo nudo de relaciones. Van creándose así pequeñas comunidades que actúan por interés, pero también con los lazos de afinidad que proporcionan confianza. Si no prestamos atención a este movimiento de población, a las circunstancias y características, perdemos el hilo de un actor central en el tema que nos ocupa: la irrupción del negrero en medio de una corriente más amplia de

migrantes que proceden de ámbitos marineros y mercantiles, en una época de liberalización en la que se abren perspectivas de rápida movilidad social mediante la acumulación de capitales en actividades que comportan por igual oportunidad y riesgo, escrúpulos escasos y ambición. Es el capitalismo al alcance de la mano en una época de desregulaciones gremiales o su desbordamiento definitivo, apertura al comercio libre dentro del Imperio, demanda sostenida en sociedades que se asoman a la industrialización (o se asombran ante esta y aspiran a emularla), transformación de la plantación en el Caribe hispano, una travesía atlántica en compañía del espíritu de Adam Smith que promete la prosperidad, si no para todos, cuando menos para los audaces.

Existe una continuidad entre las rutas sostenidas por las compañías privilegiadas, los embarques de mercancías en las que participa un elevado número de socios con pequeñas consignaciones y las nuevas redes migratorias mercantiles que explican la elevada proporción de vasco-navarros y catalanes entre los que buscan "hacer las Américas" en el fin de siglo. No es propensión natural ni cuestión de carácter, como no lo es de pobreza ni se improvisan vías de circulación. La migración, de otro lado, sigue controlada por las autoridades. No solo existen restricciones generales —más fáciles de burlar desde Canarias—, sino que el pase sigue sujeto a una autorización individual.

Al estudiar la expansión mercantil catalana en el siglo XVIII, Pierre Vilar advirtió dos tendencias: el fomento de un mercado nacional español, a menudo promovido por el comercio de cabotaje a lo largo del Mediterráneo, que no excluía llegar a puertos del Cantábrico y alcanzaba en sus exportaciones al mar del Norte y el Báltico, y la atención del mercado americano. El segundo, navegación de altura en el Atlántico, fue una continuación del anterior, del levantamiento de las restricciones y de los espacios concedidos a la Compañía de Barcelona a Indias, es decir, Luisiana y las islas de Barlovento, con extensiones a Veracruz y La Habana. Para estas travesías se disponía de embarcaciones construidas en los pequeños astilleros de la costa catalana donde existían carpinteros, herreros y tejedores especializados y una marinería predispuesta. Desde 1779, un año después de ser decretado el comercio libre con América, se cuenta también con la Escuela Náutica de Arenys de Mar, que ha sido promovida por la Cofradía de Marineros del puerto y desde 1802 es

reconocida como Real Escuela. La escuela de pilotos, según fue conocida, recibió sus primeros 25 alumnos en el año de su apertura y una media de 40 a 70 por año; hasta 1809 recibió 1.077 matrículas (la capacitación duraba tres cursos), en su inmensa mayoría catalanes, aunque los había también del resto de España y algunos llegados de América (Vilar, 1988, III: 345-349).

El maestro Vilar analiza una estructura comercial marítima que después hemos encontrado útil en el comercio de esclavos, del que el francés no llega a ocuparse. En la tradición mercantil que se remonta al Medioevo, se asocian varios propietarios en el momento de la construcción de la embarcación y toman partes. Participan comerciantes, maestros artesanos, oficiales y nobles junto con el patrón de barca. Los "interesados" pueden alcanzar a ser 10, 16 o 32, y el beneficio de sus operaciones se reparte proporcionalmente a las partes tomadas. Es lo que se conoce como la *barca*. Aparte está la *gent*, la gente, la marinería, que recibirá la mitad de la ganancia, repartida con la barca, con mesadas variables según el rango y la función. Por ese procedimiento, el número de interesados es muy elevado y el riesgo se halla muy repartido. Se fomenta también una suerte de hermandad favorecida por la expectativa de éxito de la operación, y eso trae consigo redes de confianza basadas en la familia y el paisanaje (Vilar, 1988, III: 204-208, 267). Las expediciones desde la costa catalana a América se ensayan desde 1748, desde 1755 actúa la Compañía de Comercio de Barcelona, a partir de 1770 los viajes se hacen más frecuentes. Los "hombres de mar", apoderados y factores en América muestran una presencia y continuidad con lo que viene después, no así en el caso de los directores de la Compañía (Oliva Melgar, 1987: 107-135). Al abrirse el comercio libre, de los 57 navíos que en 1778 regresan a Cádiz, entre 36 y 41 son catalanes. En los diez años siguientes intervienen unos 250 buques en ese comercio, con un porte medio de 150 toneladas (Vilar, 1988, III: 335-338).

Hacia 1797 se crearon condiciones que favorecieron la migración a América desde las poblaciones marítimas españolas que habían mantenido vínculos ultramarinos en las décadas anteriores: Barcelona, Cádiz, Bilbao, Santander, La Coruña, en menor medida Alicante, Málaga y Gijón. La guerra contra Gran Bretaña iniciada un año antes golpeó el

tráfico atlántico de mercancías y redujo la actividad de cuantos participan en él desde tierra y en el mar. La guerra contra Francia (1793-1795) había dejado un reguero de carestía, inflación y nuevos tributos. En Cataluña las dificultades al tráfico naval ocasionaron una crisis en las exportaciones de textiles, aguardiente y vinos, lo que condujo a la paralización de fábricas, al desempleo y a la pérdida de oportunidades en las poblaciones marineras. Las salidas de población se concentraron en pueblos del litoral: Palamós, Lloret de Mar, Arenys de Mar, Mataró, Sitges, Vilanova i la Geltrú, Torredembarra y Calella. Eran pueblos de gente de mar, pescadores y marineros, carpinteros de ribera y constructores de navíos, habituados a las travesías, las ausencias, los embarques y el contrabando. El destino escogido por los migrantes fueron las plazas con las que antes se comerciaba: Cumaná, San Juan, Veracruz, Montevideo y, al igual que para otras zonas de España, Cuba ofrecía un atractivo especial: el empuje comercial que conocía en esas fechas era inigualable, pues el ensayo del comercio libre tres lustros antes que el resto de América había conducido a trabar estrechas relaciones de La Habana con Veracruz, Nueva Orleans y San Agustín de la Florida, y de Santiago con San Juan, Santa Marta, Mompox, La Guaira y Cumaná, además del contrabando que se hacía con Jamaica y Saint-Thomas. A ello se une la expansión de ingenios azucareros y cafetales, con el consiguiente auge del comercio de esclavos, la llegada de población procedente de Saint-Domingue, Luisiana y Santo Domingo, la declaración en 1796 del libre comercio con los países neutrales. Algo semejante sucedía en Puerto Rico. Todo ello ofrecía grandes oportunidades.

En la etapa de tráfico libre de esclavos, de 1789 a comienzos de 1820, la participación de embarcaciones catalanas en el comercio con Cuba representa el 24,7% de las españolas y el 21,74% de los africanos esclavizados introducidos bajo el pabellón español (Fradera, 1987: 64). Ya hemos indicado que la matrícula del barco o la bandera que utiliza no son indicadores muy fiables, dado que numerosas expediciones utilizan registros de conveniencia, incluso más de uno en la misma travesía, y no pocos navíos norteamericanos responden a empresas donde participan comerciantes de diversas nacionalidades o que pertenecen a armadores españoles. La matrícula, con todo, permite una aproximación a la distribución regional de la intervención española en la trata. El auge de la

participación de barcos catalanes en la trata durante el periodo libre tiene lugar entre 1815 y 1820. Sucede igual con la participación gallega y la vasca. Fue el momento más prometedor. Y explica por qué después de esa inversión y enrolamiento de marinos, guiados por el beneficio obtenido, empujara a continuación a muchos de ellos a proseguir en el negocio afrontando los riesgos de su práctica ilegal. Los cálculos llevados a cabo a partir del examen de la documentación británica sobre embarcaciones de esclavos españolas capturadas y llevadas ante el tribunal de Sierra Leona, 233 navíos entre 1821 y 1845, permiten deducir que el 23,04% de ellos eran catalanes, lo cual muestra una continuidad con las cifras de la trata en la época legal (Fradera, 1987: 67).

El valenciano Pedro Guarch Miralles (1773-1838), piloto de embarcación, se instaló en Barcelona para aprovechar la intensificación del tráfico con Venezuela después de habilitarse varios puertos al comercio libre imperial. En Barcelona casó con Francisca Salom, hija de un capitán de navío, con la que tuvo siete hijos. La familia será central en la continuidad de estas actividades. Pedro Guarch pasa a Puerto Rico y desde ahí se dedica al comercio regional de mercaderías y de esclavos en la etapa de entresiglos. Después llama a sus hijos, cuatro de los cuales se reúnen con él. Dos de ellos son pilotos y, sin haber cumplido los 20 años, comienzan a navegar. La capacitación técnica y la especialización naval facilitan enormemente la creación de una red que asegure la frecuencia en las navegaciones. El comercio familiar de esclavos traspasa la frontera de su ilegalización desde 1820. Uno de los hijos, Pedro Guarch Salom, que había nacido en 1803, debió incorporarse por esas fechas y mantuvo el comercio de esclavos hasta 1848, cuando prácticamente se suprimió en Puerto Rico a consecuencia de la presión británica. Guarch Salom invirtió sus ganancias en Barcelona, en inmuebles, tierras y créditos, mientras conservaba el negocio de navegación en la colonia, y en 1869, cuando la inestabilidad política se instaló en las Antillas, regresó a Barcelona (Sonesson, 1995: 187-189).

¿Hubo más miembros de la familia en el negocio? En 1803, el capitán Nicolás Guarch transportó en la fragata San Juan Bautista 151 esclavos desde Mozambique a Montevideo. Antonio Guarch figura al frente de la fragata Carolina transportando 27 esclavos desde Bahía, en Brasil, hasta Montevideo en 1811, mientras se libra la guerra en el Río de la Plata.

El comercio de esclavos con destino a Puerto Rico tiene algunas peculiaridades reseñables. El tráfico intercaribeño, a diferencia del saldo que ofrece la trata con Hispanoamérica en general, resulta mayoritario a pesar de haber dispuesto del depósito principal de la Compañía Gaditana de Negros en el siglo XVIII. Si los arribos desde África tuvieron continuidad en los siglos XVI y XVII, nunca en cantidades grandes pero suficientes para constituir la base de la población, en el XVIII y después de 1815, cuando se reanuda el tráfico para abastecer a las nuevas haciendas de café y azúcar, la isla se beneficia de la proximidad de las colonias de Saint-Thomas y las restantes Islas Vírgenes danesas, de Curazao y de las islas inglesas. El historiador puertorriqueño Arturo Morales Carrión ya señaló hace tiempo (1978) que la trata con destino a la Pequeña Antilla descansó en el mercado del Caribe no hispano y en él tuvieron un papel central los extranjeros y los españoles. Es algo que han confirmado los estudios posteriores y destaca Joseph Dorsey en su completo trabajo sobre la isla. Sin concluir que pueda hacerse una extrapolación a todo el periodo, a tenor de los barcos negreros españoles apresados por los británicos en 1839, uno de cada diez estaba registrado en Puerto Rico y la proporción subía un poco, al 12% si se añade los que tenían registro compartido con Matanzas. Un 7,2% se hallaban registrados en España (Dorsey, 2003: 95). Este historiador distingue entre pequeñas adquisiciones, casi un menudeo destinado a servicio doméstico y alguna tarea agrícola o urbana, provistos también en número reducido por las embarcaciones y por el contrabando desde el Caribe no hispano, y un comercio de más alcance para las plantaciones de la zona de Ponce y Fajardo, al oeste, que en los años 1820 y 1830 se provee desde África. Los segundos fueron abastecidos por Pedro Martínez y Pedro Blanco (Blanco, Carvalho y Cía., de La Habana), con sus respectivos socios. A veces, en el regreso desde África hacia Matanzas y La Habana descargaban parte de los esclavos en la isla. Pedro Guarch Salom, desde Mayagüez, fue el consignatario de Blanco, Carvalho y Cía. entre los años 1820 y 1830. Fue así el receptor de los alijos del Explorador, enviado por Blanco desde Ouidah, del Temerario y el Brilhante, siendo otros (Fénix, Negrinha, San Nicolás) apresados en el trayecto. El capitán del Emprendedor, Francisco González Veiga, implicó más tarde, al ser capturado al frente del Brilhante, a los negreros antes citados y a Julián

Zulueta. Entre 1834 y 1859 se registran 29 capturas de barcos que se dirigen a Puerto Rico; de ellos, 16 son españoles, 12 portugueses y uno de los Estados Unidos; 20 de los capitanes eran españoles, nueve de los identificados tenían su residencia en la isla, tres en España, tres en Cuba y siete en África (Dorsey, 2003: 124-139).

Suprimida la trata, en 1872 un registro de 31.000 esclavos indica que menos del 10% han nacido fuera de la isla, en su mayoría en África. A la vez, en las haciendas la proporción varía: los nacidos en el Caribe están entre el 50 y el 87%, lo que muestra cómo los últimos esclavos "de nación" habían sido concentrados en tareas productivas agrarias (Dorsey, 2003: 203-204).

Los catalanes constituyen el grupo más cohesionado de la población que ha nacido en España y es residente en Cuba y Puerto Rico. A comienzos de siglo son más numerosos los canarios en la agricultura y hay no pocos andaluces. Una muestra de los lazos creados la ofrece la formación de cuatro compañías y una unidad de artillería de 80 hombres del Cuerpo de Voluntarios de Cataluña, que en enero de 1808 siguieron el llamamiento del capitán general para la defensa de la isla y se armaron y reglaron sin coste para el erario. Al conocerse en julio las abdicaciones reales, se ofrecieron a la autoridad para sostener el orden público y realizaron una colecta para auxiliar a la Junta del Principado, en "ventaja, prosperidad y lustre de la Nación". En total sumaban cerca de 400 hombres que donaron 14.755 pesos. El documento elevado a la Junta Suprema Central lo firmaban los cuatro capitanes de las respectivas compañías: Pablo Serra, Raymundo José Queraltó, José Antonio Vidal y Pascual, y Jayme Viladetó. Entre los inscritos se hallaban Isidro Inglada, Francisco Güell, José Mestre y Ferrer, Pablo Samá, Pablo Güell y José Xifré[18]. La mayoría de los Voluntarios son comerciantes de géneros y sus empleados y familia. Entre los capitanes y los citados predominan los que habían entrado en la trata o muy pronto lo harían, como vemos en los nombres citados. No será la última vez que los Voluntarios catalanes salgan en defensa de la nación y de su discutida integridad, la pertenencia de Cuba a España. Iniciada la insurrección en 1868 de las fuerzas nacionalistas cubanas, y enviada a La Habana en 1869 una compañía de hombres reclutados y financiados por la Diputación de Barcelona, al recibirlos en el puerto, Pedro de Sotolongo les

dirigirá las siguientes palabras:

> ¿Sabéis qué guarismo representan en Cuba las fortunas de los catalanes residentes aquí y ausentes hoy en Cataluña? Si posible fuera presentarlos serían asombrosos. Pues si una parte muy considerable de las riquezas de Cuba es propiedad de Cataluña, he ahí demostrado vuestro derecho de ser bien recibidos (Maluquer, 1976: 49).

En 1808, con la invasión francesa de la Península y la formación de Juntas Gubernativas provinciales que asumieron la soberanía, desaparecía el filtro estrecho de la expedición de pasaportes por el Consejo de Indias, ya que esa facultad fue asumida por las citadas juntas. En 1810 encontramos un elevado número de peticiones de embarque, en una coyuntura y de unas características muy específicas: protagonizada muchas veces por menores enviados al encuentro de sus padres o parientes, a menudo hacen referencia a los diez o doce años de la instalación del progenitor o pariente en América, lo que confirma el origen de esta corriente en los términos que hemos expuesto. Solo entre mayo y julio de 1810 hay 36 solicitudes de pasaportes de Vilanova i la Geltrú. Todos tienen en común no tener requerimiento militar, puesto que no han alcanzado la edad, y no estar inscritos en la matrícula de mar, la obligación que pesa sobre quienes se dedican a actividades marítimas en mar y en tierra, cuyo servicio en armas lo realizarán en la Armada, es decir, bien por edad o por el rechazo que despierta la matrícula, tanto más en época de guerra navales, no han sido inscritos y se busca para ellos un destino distinto. La coyuntura de 1810 explica el movimiento: de febrero a mayo el Ejército francés avanza victorioso hacia Barcelona; el 17 de marzo, por decreto de Napoleón, se ha anunciado la anexión de Cataluña al Imperio francés y la subordinación de la provincia a la autoridad militar. La amenaza de reclutamientos al alcanzar la edad para ello, la completa interrupción del comercio con América, y el mismo estado de guerra en la Península empujan hacia la emigración. Así, el 18 de junio de 1810, Antonio Samá, vecino de Vilanova i la Geltrú, solicitaba a la Junta Superior del Principado un pasaporte a La Habana para su hijo de 13 años, Salvador Samá, "para ayudar en la casa de comercio que tiene allí establecida su tío, Pablo Samá, hermano del solicitante, por estar éste reclamándole ir"[19].

En 1792 había pasado a La Habana Francisco Samá y Parés, para dedicarse al comercio, y un tiempo después lo hace su hermano Pablo. A

estos sigue su sobrino Juan Samá y Vilardell y, finalmente, el citado Salvador Samá Martí. En 1817, fallecido el padre en Vilanova, se les une un hermano de este, Bartolomé, nacido en enero de 1802; en su solicitud de licencia de 29 de noviembre de 1816 aparece reclamado por Salvador, quien figura como "comerciante residente en La Habana" con casa de comercio establecida, viaje que se justifica para sacar a la madre y demás familia "del infeliz estado en que se hallan"[20]. Pablo Samá dirige los negocios de la familia hasta su fallecimiento en 1832, y estos comprenden la importación de productos peninsulares, para lo que contaba en Vilanova con su hermano Antonio y después con el hijo de este, Juan, y el comercio de esclavos, en el que aparece en la década de 1820 hasta 1831.

La suerte de la familia Samá a través de sucesivas sociedades constituidas en La Habana, dedicadas unas a la importación de alimentos, otras a carenar y proporcionar carbón para los vapores, y una específica para la trata de esclavos, Samá y Morado, ha contado con el estudio de Martín Rodrigo (1998), al que aquí seguimos. Su fortuna, comprendida en un ingenio azucarero, el San Francisco de Borja, pasó a sus sobrinos Juan y Salvador, que se repartieron las propiedades, quedando el segundo al frente del negocio naviero. Salvador Samá Martí no aguardó a la herencia del tío para establecerse en la trata de esclavos y en otros negocios por su cuenta, básicamente en contratas oficiales, aun cuando participara en la sociedad Samá y Morado con el 22,5% del capital. Bartolomé, Jaime y Manuel Samá, emigrados a la isla, integran por un tiempo el clan familiar del joven. En la década de 1820 ya destaca en la trata, aunque será en los años treinta cuando reúna una de las mayores fortunas sobre el comercio ilegal de africanos esclavizados y una sociedad mercantil dedicada al comercio, la refacción e inversiones, sucesivamente llamada Samá y Hermano, Samá y Compañía y, finalmente, la más notable de todas ellas, constituida en 1858: Samá, Solotongo y Cía. En esta última ha dado entrada a Pedro de Sotolongo, comerciante perteneciente a una de las sagas más antiguas del patriciado criollo. En los años siguientes (1869-1873), Sotolongo se revela como el principal delegado de los grandes plantadores en su pugna con el Gobierno por frenar la abolición de la esclavitud en las Antillas (Piqueras, 1992). A la muerte en 1866 de Salvador Samá, Pedro de Sotolongo se convierte en el mayor accionista de la compañía y, dos años

después, da entrada en el capital a Julián Zulueta y a Antonio López y López. Salvador Samá, Sotolongo y Cía. fue la última gran casa comercial dedicada a financiar el comercio transatlántico de esclavos mientras mantiene una flota de cuatro embarcaciones en el comercio legal. Sustituida por la sociedad Manuel Calvo y Cía., socio de Antonio López, se encuentra en la base de dos empresas fundamentales del consorcio creado por el futuro marqués de Comillas: la Cía. de Vapores Correos, que en 1868 obtiene la concesión de la conducción del correo y de tropas, justo antes de iniciarse la guerra de los Diez Años, luego transformada en Compañía Transatlántica de navegación, y en 1876 el Banco Hispano Colonial.

En solitario o con otros familiares, Salvador Samá Martí llega a poseer tres ingenios azucareros y promueve numerosas empresas financieras (Banco Español de La Habana) y de transporte (ferrocarriles, navegación a vapor). Desde la Sociedad General del Crédito Mobiliario promueve la creación de La Gran Azucarera, sociedad que preside y que integra la administración de cuatro grandes ingenios. En 1860 la reina Isabel II le concedió el título de marqués de Marianao. Aunque multiplica los negocios e inversiones, la trata está detrás de la formación de sus capitales. En fecha temprana ha creado un sólido lazo con el hacendado que experimenta un ascenso más rápido e importante, Julián Zulueta. Esa dedicación dual, a las plantaciones y al comercio de esclavos, caracteriza a parte destacada de los grandes hacendados, al menos de los que se consolidan, mecanizan sus industrias y hacen frente a la escasez y encarecimiento de la mano de obra forzada. En 1842, Salvador Samá casa a su joven sobrina con Julián Zulueta.

De los hermanos de Salvador, Jaime Samá regresa a Barcelona y tiene un claro perfil inversor. Aparte de hacerlo en inmuebles, destaca porque, nada más instalarse, en 1847, adquiere una participación importante en la industria algodonera Sogas, Batllori y Cía. Gracias a los posteriores aportes de capital para la adquisición de moderna maquinaria, obtuvo después la mayoría de las acciones de la empresa. A continuación, invierte en la empresa algodonera Miguel Puig y Cía., de Esparreguera, con una serie de socios que han reunido su dinero en Cuba y han creado entre ellos estrechos lazos (Puig, Carbó, Ferrer y Casas); mientras unos conservan el ingenio en las Antillas, otros mantienen las redes mercantiles creadas en Matanzas y en Nueva Orleans, la última (Antonio y Miguel Puig Ferrer)

dedicada al comercio de algodón (Rodrigo, 1998: 382; 2007: 227-228). Jaime Samá forma también una cartera industrial con acciones de ferrocarriles, compañías de navegación y de la textil La España Industrial. Al fallecer en 1859 sus bienes pasaron a su hijo José Samá y Mota, gerente de Samá, Sotolongo y Cía., y a los cuatro hijos de la familia Zulueta Samá. En 1866, con la diferencia de un mes, el hijo del anterior, Salvador Samá y Torrents, heredó a su padre y a su tío Salvador Samá Martí, acumulando una colosal fortuna. El II marqués de Marianao, sobrino nieto del migrante a Cuba, llegará a ser senador y alcalde de Barcelona y crea el parque Samá en Cambrils —lo diseña Josep Fontseré—, hoy convertido en Parc Samá S. A. y gestionado por la actual titular del marquesado, Mariana de Fontcuberta y Juncadella, que reúne otras distinciones nobiliarias de vieja estirpe, del XVII y XVIII, ejemplo de asimilación de la familia negrera por las élites anteriores.

En la misma expedición de Vilanova i la Geltrú en la que embarca Salvador Samá viaja a Cuba Juan Buenaventura Carbó con destino a Sancti Spiritu "para ayudar en la casa de comercio que tiene allí establecida su hermano, Pedro Carbó". Los Carbó están establecidos en varios negocios. Juan Roig Cánova se reunirá en La Habana con su padre, Juan Roig Marcet, para ayudarle en la administración de su negocio. Juan Raventós, de 12 años, es reclamado por su tío Francisco Jacas para que le ayude en su establecimiento. La tendencia inaugurada en 1810 disminuye con motivo de la guerra y se reactiva después de 1815, ininterrumpidamente hasta 1840.

José Antonio Mestre Roig (1787-1843) nació en Sitges en 1787. En 1816 pasó a Santiago de Cuba en compañía de su hermano Juan Bautista, de 17 años, adscritos de sobrecargo y ayudante en la polacra La Narcisa. Viajan con mercancía por valor de 116.910 reales de vellón, con la que piensan establecerse en el comercio[21]. Por las mismas fechas se les une su hermano Salvador. Es un ejemplo de acopio de bienes para situarlos en Ultramar después de las guerras napoleónicas y cuando la Corona ha anunciado el fin de la libertad de comercio con los países neutrales, prescripción que el capitán general de Cuba no cumple y que se deroga dos años más tarde. Quizá una remesa podía ser realizada, aunque no con los beneficios esperados. El modelo de exportación colonial, en el que se

habían especializado los comerciantes catalanes, había entrado en crisis a finales del siglo XVIII y buscaba nuevas líneas para restablecerlo, siendo el tráfico de esclavos una posibilidad que no se desaprovecha (Fradera, 1987). Es el último periodo de la trata legal, insistamos, cuyo final es anunciado en Cuba en 1816, aunque el tratado se firme un año después y entre en vigor el 30 de octubre de 1820. José Antonio Mestre regresa a España y en 1826 vuelve a solicitar permiso para viajar a La Habana, donde su hermano Salvador tiene casa de comercio y van a asociarse. Hasta entonces, ejercía de consignatario en Barcelona de la casa habanera, lo cual revela un reparto de funciones y cierto éxito en la empresa iniciada una década atrás. Apenas cuatro años después, José Antonio se casa con Josefa Dionisia Domínguez y Morales, de origen tinerfeño. Independizado del negocio familiar, funda en La Habana el local La Sedería y Chocolatería, que no es un simple comercio, ya que instala una fábrica de chocolate, la principal de la isla, en la que su socio es José Xifré en su etapa de máxima actividad negrera. Oficialmente, Xifré suministra el azúcar y el cacao a la industria (Ramón de San Pedro, 2017: 99). El capital económico y social que reúne el primero, sin embargo, indica que fueron socios en empresas amargas. José Antonio Mestre tuvo cuatro hijos: la menor, Rosa, casa con el hacendado Juan Pedro Dihigo Curutchet; el abogado y licenciado en Filosofía José Manuel Mestre contrae matrimonio en 1856 con Paulina Alfonso, hija de Gonzalo Alfonso. No son matrimonios acordados con un simple chocolatero. El bufete de José Manuel Mestre comienza llevando causas criminales, pero pronto se inclina por las mercantiles, mucho más lucrativas: "Sus relaciones de familia, especialmente las de la familia de su mujer, y su estrecha conexión con la empresa de los ferrocarriles de La Habana, el Banco del Crédito Territorial Cubano, y otras instituciones, en que los Alfonso y los Aldama figuraban prominentemente, contribuyeron mucho al aumento de su clientela y le proporcionaron como era natural pingües ganancias", dice de él su entregado biógrafo (Rodríguez, 1909: 39). No tardó en convertirse en un hombre que es calificado de rico,

> Con tres mil pesos de sueldo al año, como secretario del ferrocarril; con cuatro mil más, como abogado consultor del Banco antes nombrado; con mil pesos como catedrático de la Universidad; con un bufete grande y libre, en que entraban todos los negocios de la familia y de los amigos de la familia (Rodríguez, 1909: 40).

En 1858 es nombrado juez interino de primera instancia y se atribuye a su condición de criollo que no hubiera prosperado en la carrera judicial, como si esta última hubiera sido compatible con sus lucrativas asesorías. Las biografías del personaje lo presentan como opuesto a la esclavitud desde temprano, e incluso había sido corresponsal de la Sociedad Abolicionista de Madrid: "Ni Mestre, ni Paulina, compraron jamás un esclavo. Por el contrario, libertaron muchos. [...] Cuando por circunstancias inevitables tuvieron que verse en posesión de esclavos, entraron con ellos desde el primer instante en los arreglos propios para satisfacerles sus salarios". Habría sido el caso del ingenio Santa Isabel, en Sagua, herencia de la esposa (Rodríguez, 1909: 93-94). Como es habitual ante estos próceres, una dosis de anacronía resuelve las contradicciones. El abogado que repudia la esclavitud resulta tener como clientes preferentes a los Alfonso, Aldama, Diago, grandes propietarios de esclavos y compradores habituales de cargamentos de entrada ilícita en la isla. La compañía de ferrocarril, de cuya junta es secretario, depende del transporte de azúcares producidos por esclavos, y la propia compañía los tiene en propiedad, como los tuvo para la construcción y ampliación de sus líneas. Finalmente, la fatalidad puso en manos del matrimonio la herencia paterna de la mujer, el ingenio Santa Isabel, y con espíritu fraterno introdujeron una retribución a sus esclavos, a los que estos abolicionistas no dieron la carta de libertad, no fuera que transformaran esa gracia en un derecho y el negocio se echara a perder.

El abolicionismo de Mestre fue sobrevenido. En los años sesenta es un activo miembro del Círculo reformista que considera colapsada la reposición de mano de obra mediante la trata clandestina y aboga por una reforma integral de la colonia que incluye la abolición gradual e indemnizada de la esclavitud, atracción de migración blanca, modificación del sistema fiscal y arancelario para facilitar los intercambios mercantiles con los Estados Unidos y devolución de derechos y representación política. Pero, como Prometeos atados a su carga, mantienen íntegro el régimen esclavista, y el anfitrión de las reuniones del Círculo, José Ricardo O'Farrill, todavía es sorprendido y detenido en 1866 mientras observa las maniobras de desembarco de un alijo de africanos de su propiedad. Mestre, como otros letrados y plantadores, además de haber prosperado en una sociedad esclavista, participan de una negrofobia común y solo con-

templan un futuro bajo la seguridad que pudiera ofrecerles los Estados Unidos una vez se hubieran librado de la opresión española. En 1875 escribe a un amigo: "Hablo como viejo y empedernido anexionista que soy, como tú sabes". Descendiente directa del catalán José Antonio y del criollo José Manuel es María Teresa Mestre, gran duquesa de Luxemburgo, que de esa forma une la saga a las Casa reinante Nassau-Weiburg y Borbón-Parma.

La sociedad Roig i Vidal, establecida para el comercio general y el colonial en particular, ingresó en 1815 en la trata de esclavos y la experiencia le resultó tan beneficiosa que orientó la casa a este tráfico después de que hubiera sido prohibida. A tal efecto, fundaron una factoría en Madagascar, confiada a los hermanos Ricomà, Ventura y Jaime, capitanes negreros, y organizaron cuatro o cinco expediciones entre 1822 y 1826 para, a continuación, retomar las expediciones desde Santiago de Cuba, donde cuentan con la participación de Ignacio Carbonell, hasta que en 1836 quiebra la casa (Fradera, 1987: 66-67).

Mariano Flaquer Lluch era natural de Torredembarra, como tantos de los citados. Nacido en 1766, estableció casa de comercio en La Guayana, provincia de Venezuela, mientras mantiene a la familia en Cataluña. En 1799 lo hallamos solicitando licencia para regresar a América[22], lo que indica que alterna temporadas a uno y otro lado del océano. Dedicado al comercio general, se instaló en La Habana, quizá a raíz de los acontecimientos insurreccionales del continente, y entró en el tráfico de esclavos en los años finales de la etapa legal. Con el capital que reúne, regresa a Barcelona, aunque se mantiene en la trata. En 1821 es elegido concejal del Ayuntamiento constitucional de Barcelona y figura en el sector conservador que declara su rechazo a Riego. El mismo año, Flaquer traslada a La Habana a 307 africanos esclavizados. El tratado internacional de supresión del comercio de esclavos suscrito entre España y Gran Bretaña establecía que la prohibición entraría en vigor a partir del 30 de mayo de 1820, pudiendo recibirse en los puertos americanos hasta cinco meses después los navíos que hubieran partido de manera lícita hacia África antes de esa fecha y estuvieran pendientes de regreso con su carga. En cualquier caso, el 30 de octubre vencía el plazo de arribada. De manera que la fragata Merced, propiedad de Flaquer y cuyo capitán era Juan Trasmussas (Juan Franujas, en otra transcripción), fue de los primeros

navíos que culminó una expedición ilegal con éxito para su promotor. Tan reciente estaba la prohibición que, cinco meses y medio después de entrar esta en vigor, pudo entrar en el puerto de La Habana el 12 de abril de 1821 sin ser importunado por las autoridades, pagando los derechos de entrada por tonelada y las tarifas de aduana. En realidad, la expedición había sido particularmente complicada, pues la fragata había partido de Barcelona en enero de 1820, según acusó recibo a Flaquer desde La Habana el consignatario Domingo Martorell: "Nos instruye de la salida de ese puerto para las costas de Mozambique y Zanzíbar de la fragata Merced de su propiedad, a la que deseamos en feliz viaje y que traiga un lúcido cargamento de negros cual Vds. se han propuesto" (cit. Arias, 2013: 216).

El citado Domingo Martorell era un comerciante catalán que se había establecido en Veracruz formando sociedad con otros mercaderes hasta que en 1819 actúa con la razón Martorell y Cía. en La Habana. Sus socios pasar a ser entonces los españoles Manuel y Ramón de Llano y Chávarri, de Barcelona, de los que luego nos ocuparemos. Martorell mantenía estrechas relaciones también con Francisco Gámez, de la misma ciudad y dedicado a la trata de esclavos, a quien en diciembre de 1821 le comunica que rehusaba continuar en el comercio de africanos, abiertamente en una fase ilegal (Alsina, 2013: 216-217).

A la llegada de la fragata Merced, Martorell requirió los servicios de la junta de sanidad del puerto, incluidos el protomédico e intérprete, para que se vacunase a los recién llegados, gastos que se registran en la liquidación presentada a Flaquer. Se anotan en estos los 17 pesos pagados a los dependientes de la puerta de la Punta "al descargar los negros" —es decir, había colaborado el personal de la bahía—, utilizándose dos lanchas para la operación. En la relación de pagos figuran los salarios a la tripulación, el práctico que había conducido el buque desde Puerto Rico, el médico que vacunó a los africanos y el que atendió a los enfermos a lo largo de 47 visitas, el alquiler por tres meses y medio de un barracón para albergar a los cautivos, el entierro de nueve de ellos durante su estancia, las carretas y víveres para abastecerlos mientras se procedía a la venta, los costes de imprenta destinados a anunciar la mercancía y registrar las ventas en papeleta, víveres, medicinas, vigilantes, 17 pesos pagados al asesor del Gobierno general, pues todavía no se había instituido la gabela personal del capitán general y demás autoridades. El barco procedía de la

isla de Zanzíbar, al norte de Mozambique, donde había partido con 340 esclavos. La pérdida de 33 durante la travesía dejó el desembarco en 255 varones y 52 mujeres de edades diversas, en las que predominan los adultos (172 varones y 34 mujeres), los jóvenes varones (32 por solo 12 mujeres) y los niños varones (41 por siete niñas). El documento reproducido por Jordi Maluquer (1976: 71-81), de donde procede la información que analizamos, refiere la forma de venta de la Merced: 100 de los esclavos fueron vendidos a plazos y el resto al contado. Una de las principales ventas fue a Sebastián de Lasa, comerciante de esclavos de quien ya hablamos, quien compró a plazos en una ocasión 50, de ellos 28 varones y seis mujeres adultos, y el resto a partes iguales jóvenes y niños de uno y otro sexo; ocho días regresó a por otro adulto, por el que al hallarse enfermo pagó la mitad del precio de una "pieza", 250 presos. La expedición, además de perder 33 esclavos en el trayecto, desembarcó cierto número de enfermos que fueron tratados en el barracón, como se ha dicho. Murieron nueve adultos, siete varones y dos mujeres. Algunos serían sanados, pero se vendieron 60 enfermos con diferentes rebajas, algunas pequeñas, y otros por la mitad de su precio. Uno de los compradores, Luis Near, compró hasta 14 enfermos, 13 varones y una niña, mediando dos meses entre las dos compras que hizo; el precio medio pagado por ellos fue la mitad del que rindió la expedición, de manera que debió asumir que una parte quizá no sobreviviera y que debía gastar en recuperar a los restantes, y aun así el negocio era muy rentable.

La información sobre las ventas nos muestra que se realizaron entre el 25 de abril y el 25 de julio. El sistema seguido, con ventas repartidas a lo largo de tres meses, encareció la operación en 3.365,4 pesos por diferentes conceptos, lo que representaba el 2,6% del producto de la venta. Se realizaron 115 ventas, lo que da cuenta de lo repartidas que estuvieron, siendo pocos los que repitieron a lo largo de los días. De las compras, 21 las llevaron a cabo mujeres. Domingo Martorell y Cía. se quedó un niño por el que pagó 400 pesos. Con la venta se recaudaron 70.821,35 pesos al contado y 57.663 en las ventas a plazos, que siempre encerraban un riesgo, 128.484,35 pesos en total. En la liquidación se incluyó el resultado de la venta de un caldero, casi 500 machetes, mantas y varas de bayeta empleados durante la espera. La media del precio obtenido por los esclavos —deducidos los últimos ingresos citados— estuvo en 431 pesos. El

consignatario obtenía el 5% de los ingresos. Los gastos totales de la expedición y el proceso de venta ascendieron a 27.173,40 pesos. Martorell giró a Flaquer a Barcelona 43.647,75 pesos, a que ascendía la liquidación neta de las ventas al contado, comprometiendo el envío del producto de las ventas aplazadas a medida que se fueran realizando. No figuran, sin embargo, los costes de adquisición de los esclavos en África, flete y deterioro del barco, que por información de otro navío capturado ocho años después Maluquer deduce que no podría superar el total de 65.000 (1976: 46); en tal caso, los 100.000 ingresados o debidos a Flaquer no proporcionaron un beneficio del 100% sobre la inversión sino del 35%, bastante por debajo de lo que era habitual dado que los precios obtenidos, a pesar de las rebajas, fueron altos. No obstante, los costes debieron ser inferiores a los estimados por Maluquer.

CAPÍTULO 2

LA GRAN BONANZA

LO REPRUEBA LA SOCIEDAD, LO AMPARA LA AUTORIDAD

La supresión de la trata por Gran Bretaña en 1807 y los Estados Unidos en 1808, la abolición de la esclavitud en las colonias danesas en 1792 y por Francia en 1794 (restablecida por Napoleón en 1802), y la extinción de la esclavitud en el Imperio británico en 1838 fueron avances significativos, aunque muy insuficientes, pues al mismo tiempo se multiplicaba la esclavitud en Brasil, el Sur de los Estados Unidos, Cuba, Puerto Rico, Surinam, Curazao y, hasta 1848, en Martinica y Guadalupe. La trata fue declarada ilegal por España mediante los convenios internacionales de 1817 y 1835.

En 1814 José María Blanco White mostraba su consternación por el número y dedicación de los negreros españoles. En el libro que publica en Londres ese año, *Bosquexo del comercio en esclavos y reflexiones sobre este tráfico considerado moral, política, y cristianamente*, afirmaba: "Nada se embota tanto con la costumbre como la sensibilidad compasiva". Su calificación del negocio era inequívoca: "Todo el que se emplea activamente en la conducción de Negros es un monstruo, por oficio".

La reprobación se combinaba con el silencio en Europa acerca del comercio transatlántico y la compraventa de personas en las colonias. En marzo de 1815, el carruaje de un distinguido miembro del Consejo de Indias, natural de La Habana y prominente propietario, Francisco Arango y Parreño, fue protagonista de un incidente que mostraba el sentir de la población. Al ser elegido diputado en Cortes en 1813, Arango había viajado a Cádiz acompañado de varios de sus esclavos para que lo sirvieran como criados de confianza. El carruaje en el que viajaba dos años más tarde fue atacado con piedras en el camino de Barcelona a Valencia, obligando a

internar en la calesa al esclavo negro que iba en el pescante. El biógrafo que da cuenta del episodio convierte a los censores en una suerte de turba "que no simpatizaba con la presencia de hombres de esa raza en suelo peninsular" (Ponte Domínguez, 1937: 256). El rechazo, un desafío al carruaje de un ministro del Consejo de Indias y a su escolta, conformada por un cabo y seis soldados de infantería, era a la propiedad sobre personas, que se considera indigna. No era tan rara, de otro lado, la presencia de esclavos negroafricanos en la Corte antes de 1808, ni lo fue entre los sirvientes de los diputados americanos llegados a Cádiz. Las protestas no se dirigieron a los lacayos sino al carruaje y, en consecuencia, hacia su dueño. En diciembre de 1816 Arango envía de regreso a La Habana a un criado "moreno", Gabino, en compañía de otro sirviente, Juan de Azofra. En octubre de 1817 Arango embarca hacia Cuba en compañía de su esposa "y dos Esclavos llamados José Jesús Pimienta y Nicolasa Junco", mientras por el puerto de Bilbao envía el equipaje con otros dos criados que forman parte de su séquito[23].

El mismo año de 1815, el 8 de febrero, el Congreso de plenipotenciarios de las naciones europeas reunido en Viena, no logrando aprobar una resolución prohibiendo la trata, aprobó una declaración en la que afirmaba que "el comercio conocido con el nombre de *tráfico de negros de África* es contrario a los principios de la humanidad y de la moral universal". Prevéngase el lector de quien sostenga que la trata era parte de la cultura del siglo XIX. No era costumbre social, popular al menos, era el interés.

Las condiciones habían cambiado de manera considerable en la última década. De obtener el beneplácito de Carlos IV para terminar con el monopolio y autorizar a cualquier súbdito a emprender el comercio de esclavos libre y directo con África, lo que dio lugar a sendas reales cédulas de 1789, 1791 y 1804 para el fomento de las Américas y el beneficio de la Corona, Arango pasaba a conocer la reprobación internacional y la hostilidad popular. No hacía tanto que los esclavos compartían los espacios públicos de la Corte con los españoles. José Miguel López ha contabilizado casi un millar de transacciones notariales en Madrid a lo largo del siglo XVIII, dos tercios de ellas sobre negros nacidos en África o en América, en su mayoría menores de 22 años. Los posee la nobleza y los caballeros distinguidos con el "don", los militares y la alta burocracia. Felipe V, que

participa de los beneficios del asiento concedido a los ingleses, pregona las ventajas de tenerlos y adquiere dos para que lo acompañen (López García, 2020: 126). Carlos III dispone en la Casa de los Negros, junto al Palacio Real, de cuatro esclavos con los que lleva a cabo un experimento social, muy del gusto de los ilustrados. La Casa de los Negros se mantiene entre 1759 y 1784 para alojar a los "borbones negros". ¿Acaso Pedro el Grande, zar de Rusia, no había comprado un "etíope", a fin de educarlo como militar y noble, quien acabaría siendo el bisabuelo del poeta Alexander Pushkin? Llegados con el monarca de la corte de Nápoles, el rey les dio su nombre y apellido, y un oficio: Antonio Carlos de Borbón fue maestro de obras, nombrado arquitecto real en 1765: se le encargó la construcción de la Real Fábrica de Porcelana del Retiro y dispuso de un lacayo con librea; Joseph Carlos fue pintor de cámara del rey; Genaro Carlos fue picador de las caballerías reales. Para su formación dedica a un presbítero y recursos apreciables. Más tarde, autoriza el matrimonio con personal de servicio del Palacio —el pintor con la hija del archivero real, el maestro de obras con una lavandera y planchadora al servicio de la reina, al picador con la hija de un maestro de la Fábrica Real de Porcelana—, asignando a cada uno una estimable suma al año, que rara vez reciben a tiempo. No obstante, el rey impide que el cuarto, Francisco Carlos de Borbón, pueda casarse con una mujer de mayor edad y mejor posición económica, castigándolo con la reclusión en el Buen Retiro hasta su fallecimiento por tamaño atrevimiento. Todos ellos cayeron en desgracia con los años, perseguidos por las deudas y los acreedores, desatendidos por el monarca. Uno de ellos, Genaro Carlos, tuvo descendencia, y cuando su viuda implora una ayuda del monarca para la prole de su ahijado, desde Palacio se le contesta: "Haviendo tenido su hijo la desgracia de salir Mulato no puede ponerse en ningún colegio ni darle principio de Carrera", por lo que se ordenó que un preceptor enseñara al niño de 5 años a leer y escribir y se le asignó una manutención hasta que tuviera edad de entrar a trabajar en la fábrica de porcelana (López García, 2012).

De su paso por América, encumbrados personajes regresan con algún esclavo que han comprado o les ha sido ofrecido en signo de deferencia. El general conde de O'Reilly, después de tenerlo diez años a su servicio, obsequia un esclavo de 17 años que se había traído de Nueva Orleans. El gobernador de la Luisiana Bernardo de Gálvez contrajo matrimonio en

1777 en Nueva Orleans con la hija de un rico propietario, dueño de plantaciones, y un lote de esclavos formó parte de la dote de la esposa; algunos de ellos los llevaron consigo a los sucesivos destinos, como capitán general de Cuba y virrey de Nueva España, y de regreso a la Corte, la viuda trae, entre otros, al joven Narciso Convento que regala a su hijo adolescente. En 1796 la duquesa de Alba recibe como obsequio a la esclava María de la Luz, que había sido comprada tres años antes en La Habana en "el vientre de la madre" a doña Antonia Dávalos y Tinoco —propietaria de madre e hija—, por el esposo de la donante, el capitán de fragata de la Armada Manuel de Ampudia (López García, 2020: 110, 134-148).

Para la época anterior, Alessandro Stella (2000) no solo destacó la continuidad y magnitud que pudo haber alcanzado la esclavitud en la Península en la época moderna, algo apuntado por Antonio Domínguez Ortiz en 1954, sino la presencia que conservaba en los siglos XVII y XVIII, progresivamente identificada con el negroafricano (Stella, 2005). La reevaluación en el largo plazo llevada a cabo por Bernard Vincent es ejemplar (2008). Vincent refiere que en 1766 los *esclavos del rey* ascienden en la Península a 1.453, de ellos 906 en el arsenal de Cartagena y unos 500 en la construcción de carreteras. Por las mismas fechas hay unos 3.000 en Cádiz, la mayoría criados domésticos. Todavía en la segunda década del siglo XIX, en la que tiene lugar el incidente con Arango, se registran esclavos en Badajoz, Barcelona, Cádiz, Lorca, Madrid, Málaga y Valencia; en Jaén se bautiza a un esclavo en 1818 con el cabildo haciendo de padrino (Vincent, 2008: 63).

Por real orden del capitán general de Puerto Rico, el 29 de marzo de 1836 se dispuso que los propietarios de esa posesión que pasaran a la Península con sus esclavos estarían obligados a emanciparlos. La disposición remitía su proceder a la "real voluntad". El asunto se había suscitado a raíz de la reclamación de dos mujeres esclavas, Tomasa Jiménez y María Antonia Gracia, y un esclavo, Tomás Bayanza, pertenecientes a distintos dueños y residentes en la Península. Los cautivos se habían dirigido a la reina gobernadora María Cristina solicitando que se les diese libertad. Alegaban que eran tratados con sevicia por sus amos y, sin duda, habían encontrado comprensión para hallar quien abogase por ellos. La regente solicitó opinión a la sección de Indias del Consejo Real y este, tras

estudiarlo, opinó que la situación en la Península era muy desventajosa para los esclavos por falta de compradores si habían de cambiar de dueño; tampoco era muy conveniente a los amos tener esclavos, pues estaban expuestos a multas por los castigos que les infligieran. La "utilidad pública", decía el Consejo, reclamaba darles la libertad, "pues en el territorio europeo repugnaba a la vista y perjudicaba a las costumbres sociales la esclavitud". El Consejo se limitaba a recomendar que no se expidieran pasaportes para llevar esclavos consigo a los súbditos de Ultramar cuando pasaban a la Península (Zamora y Coronado, 1845, III: 135-136). La interpretación del capitán general de Puerto Rico fue más tajante. Carecía, sin embargo, de carácter general, por lo que no se aplicaba en Cuba. Es muy posible que en la Mayor de las Antillas se siguiera la norma prescrita por los consejeros de evitar conceder pasaportes.

La cuestión no estaba resuelta. Proclamada la Constitución en agosto de 1836 y convocadas Cortes bajo gobierno del Partido del Progreso, expresión del liberalismo "templado", en diciembre de 1836 el secretario del Despacho de Gracia y Justicia, José Landero, presentó a las Cortes un proyecto de ley sobre la abolición de la esclavitud en la Península e islas adyacentes. Landero había pasado una década exiliado en Londres y es posible que estuviera sensibilizado ante la cuestión. El 5 de marzo de 1837 el Congreso de los Diputados conoció el dictamen de la Comisión de legislación, acordó imprimirlo y fijar fecha para su discusión. La legislatura se disolvió en noviembre, pero en los ocho meses siguientes no volvemos a encontrar referencia alguna al tema, nunca se debatió ni, en consecuencia, se aprobó la ley, tan siquiera un diputado preguntó en sesión pública por el tema. No existe la ley de 1837 que prohibiera la esclavitud en la Península, como se ha afirmado en varias ocasiones por diversos autores.

El Gobierno de José María Calatrava, con Juan Álvarez Mendizábal como hombre fuerte del gabinete, se mostraba sensible a la cuestión de cerrar la trata. A la vez, requería de los recursos que garantizaba la Hacienda de Cuba para hacer frente a la guerra civil y comprar la lealtad de la reina gobernadora. La presencia de esclavos en la Península en esa fecha era limitadísima. La acción de Tomasa , Antonia y Tomás, y el expediente que motiva, sin embargo, tuvo la capacidad de subvertir los principios políticos

que se estaban abriendo paso en España. La supresión de la esclavitud, como había solicitado Landero, hubiera tenido una repercusión anecdótica, pero se convertía en asunto grave cuando la publicación de la ley llegara a Cuba y Puerto Rico, al introducir un precedente prohibicionista que pudiera ser utilizado por los abolicionistas de las provincias de Ultramar y, lo que resultaba más grave, por los esclavos y los libres "de color".

Los principios sostenidos en el dictamen de 27 de febrero eran acordes con la ideología del liberalismo del Partido Progresista: "Cuando la libertad llega á ser un axioma y la condición de vida de una Nación, consentir en ella la esclavitud es una anomalía tan inconcebible como intolerable; es un contraprincipio que no debe ni puede sostenerse", proclamaba. El interés privado, se decía, no podía ser defendido ofendiendo el derecho natural del hombre. La esclavitud, además de condenada por la política, "mirada moralmente es un mal". Cuando historiadores actuales apelan a comprender la trata y la esclavitud refugiándose en la opinión general de una época, la del siglo XIX, omiten que esa opinión, expresada por una comisión representativa de la nación, definía ambas prácticas como ajenas al derecho natural, a la moral, a la política. Los diputados, condescendientes, concebían sin embargo un camino hacia la ciudadanía de los libertos: "Hechos libres, su corazón, a la pequeña patria que es la familia, aprenderán a amar a la grande, y el buen hijo, el buen esposo, el buen padre acabarán por ser buenos ciudadanos", pudiendo restituirles gradualmente "la dignidad de hombres, y asociarlos, en fin, a la libertad". La solución propuesta era de fácil aplicación en la Península e islas adyacentes, mas no en Ultramar, donde "el cultivo de sus más ricas producciones, y la elaboración industrial de estas, se ejecutan allí por esclavos; así es que estos se consideran como el instrumento necesario, como el medio único de asegurar aquellos intereses y riqueza". Reducidos en las colonias a instrumentos indispensables, los principios humanistas ceden al interés privado, a los que poco antes se señalaban los límites del ser humano, la dignidad y la libertad. Se introduce entonces el principio de la prudencia que debía evitar la destrucción de "un medio productivo de primer orden [...] sin suplirlo desde luego por otro", a lo que se unía el crecido número de esclavos, pues "siendo ya en ellos maquinal la esclavitud y de hábito, pudieran creerse perjudicados con una

ley por más que les favoreciese". No se explica qué interpretación torcida pudieran hacer los esclavos liberados. ¿Quizá la demanda de derechos civiles y políticos? La esclavitud, en cualquier caso, era "maquinal", una estructura mecánica creadora de realidad social y difícil de modificar de una vez. El proyecto de ley de 27 de febrero de 1837 preveía la abolición de la esclavitud "en la Península, islas adyacentes y posesiones de España en África, y [declara] libres los esclavos que a la publicación de esta ley existan en ellas". Al pisar estos territorios: "Todo esclavo, cualquiera que sea su procedencia, adquiere su libertad". Los dueños serían indemnizados por el Estado. Las personas que quedasen libres habrán de tener ocupación y recibirán educación, si la necesitaran, "bajo la vigilancia de sus antiguos amos"[24].

El 3 de diciembre de 1839, un año después de la extinción de la esclavitud en el Imperio británico, cuatro meses después de iniciarse el proceso del barco español La Amistad ante la corte judicial de Connecticut, el papa Gregorio XVI publicaba el breve pontificio *In Supremo Apostolatus*, donde condenaba el comercio de negros. Recordaba el pontífice que los apóstoles, inspirados en el Espíritu Santo, enseñaban a los esclavos que debían obedecer a sus amos como a Jesucristo, y de buen corazón debían aceptar la voluntad de Dios; más también ordenaban a los amos cuidar de sus esclavos, ofreciéndoles un trato cristiano y fraterno, y la libertad a quienes lo merecieran. Es obvio que el breve pontificio no era una condena de la esclavitud, como se ha repetido, sino una censura de sus abusos a la vez que justificaba su existencia por la voluntad divina. Con el paso de los siglos, sostenía, sin embargo,

> [que] lo decimos con dolor [...] ha habido algunos, entre los propios fieles, que, cegados vergonzosamente por el señuelo de la sórdida ganancia, no temieron reducir a la servidumbre, en tierras lejanas, a los Indios, los Negros u otros desafortunados, o bien favorecen este indigno atentado estableciendo y extendiendo el comercio de aquellos que habían sido tomados cautivos por otros.

La trata pasa a ser calificada de "oficio inhumano por el cual los negros, como si no fueran hombres, sino simples animales, son reducidos a servidumbre [...] vendidos y a veces condenados a los trabajos más duros". La incidencia de la carta papal fue nula en la Iglesia española y en la Corte de Su Católica Majestad. El capitán general prohibió la publicación del

breve pontificio en Cuba. El temor a que intimidara a los creyentes "y pudiera hacer que los eclesiásticos fueran severos con quienes lo violaran, cuando se confesaran", alentó esta actitud, según comentaron después los cuáqueros estadounidenses. El embajador de España en Londres lo justificó diciendo que la Corona temió que "bajo la sombra de la religión" pudiera ser menoscabado el poder supremo de la nación y "la tranquilidad pública", por lo que desde siglos la monarquía había frenado "dentro de justos límites, las pretensiones de Roma" cuando se trataba de doctrinas contrarias al poder real (The Religious Society, 1851: 24).

A medida que avanzó el siglo XIX, comenzó también a repudiarse que alguien pudiera ser propietario de centenares o millares de personas esclavas. La literatura española ofreció poemas, novelas y obras de teatro de temática opuesta a la esclavitud a pesar de que hasta 1865 no se autorizó una Sociedad Abolicionista. Suprimida la esclavitud en los Estados Unidos entre 1863 y 1865, extinguida la servidumbre en Rusia en 1861, la posesión de este tipo de propiedad se hizo socialmente mucho más insostenible. Pero se mantuvo en las provincias españolas de Ultramar hasta 1886.

En una posición semejante a la anterior, la época lo justifica, se cuentan quienes hacen una disquisición procurando hallar un grado diferente entre el comerciante o transportista de esclavos y sus propietarios, en América o la Península, empleados en minas y plantaciones o en el servicio doméstico. La divagación va algo más lejos al distinguir entre los sometidos a trabajos productivos o extractivos, sujetos a trato muy severo, y los domésticos, reducidos a simples criados, cuyo trato no sería diferente al dispensado al resto de los sirvientes. Si esto último fuera así y estuvieran asimilados: ¿qué necesidad había de comprar esclavos?; o, una vez adquiridos: ¿por qué no concederles la libertad, si muchos de los criados lo eran únicamente a cambio de alojamiento, sustento y vestido? Si no había diferencia, ¿a qué se debía su misma existencia?

La distinción entre negrero y esclavista, a efectos de discernir un orden moral o natural, es un sofisma. Los dueños de plantaciones en el siglo XIX representaban la demanda que mantenía una oferta activa, garantizaban de antemano la venta del producto de una expedición a las costas africanas, se asociaban entre ellos muchas veces para patrocinar un viaje y evitar con ello los costes de intermediación, otros —o los mismos— financiaban directamente la trata como una forma de inversión, de capitalización

adicional de su negocio. El esclavista no es un mero empresario que se sirve de trabajo forzado de acuerdo con las costumbres y leyes del país, introducido en el negocio por iniciativa emprendedora o por herencia. Actúa como un empresario y sus conocimientos agrarios, del mercado, técnicos y financieros, su concepto del beneficio y la educación que proporciona a sus hijos, todo ello evolucionado con el tiempo, lo sitúa entre los empresarios más dinámicos en el desarrollo del capitalismo mundial. La relación que sostiene con un factor productivo esencial, el trabajo, no es una relación económica impersonal sino todo lo contrario. Requiere del Derecho para consolidar una realidad social que contradice la ley natural: la condición natural de los seres humanos es la libertad. En su lugar, se recurre a la violencia, no solo ocasional, a la violencia instituida, cotidiana, a la obtención del sometimiento mediante el castigo físico y psíquico, al terror que no sea preciso hacer explícito porque lo que se busca es su incorporación a la conducta del sometido. No hay nada natural en la distinción jurídica por la que alguien se convierte en propiedad de otra persona que conserva el derecho y la capacidad de compeler a obedecer y a trabajar sin recibir por ello otra recompensa que los alimentos, habitación y ropa. Para ejercer de esclavizador y esclavista también ha de operarse una adecuación de la disposición, la mentalidad y la conducta. Refiriéndose a un plantador de Jamaica, inglés de nacimiento y establecido en la colonia a mediados del siglo XVIII, la escritora estadounidense Toni Morrison (2018: 24) menciona el diario donde aquel anotaba datos de la explotación, encuentros, ventas, acontecimientos, etc. De su lectura, dice en *El origen de los otros*, se deduce que "su compromiso con el *statu quo* era incondicional. No cuestionaba la moralidad de la esclavitud ni el lugar que ocupaba él mismo en el entramado. […] es precisamente eso, su alejamiento de los juicios morales, algo en absoluto atípico, lo que arroja luz sobre la aceptación de la esclavitud". Las versiones literarias que humanizan la esclavitud y enfatizan los lazos que se crean entre propietario y esclavo, prosigue Morrison, despojan de importancia al control, a la coacción; en suma, idealizan esta relación. No resulta muy distinta la lectura que asimila la esclavitud doméstica a la de los criados, mozos, aprendices, los más cercanos en el trato a sus señores, capaces de desarrollar sentimientos de afecto, protección, lealtad y una

sumisión completa. Al entrar en el servicio, los segundos quizá no tuvieron la opción de elegir, pero son personas libres para continuar o buscar otra casa, otro empleo, incluso otra vida desgraciada; son dueños de su cuerpo y los hijos habidos no son propiedad del dueño ni pesa sobre ellos la amenaza de ser vendidos.

Puesto que el sistema cubano de plantación no descansaba en la reproducción de los esclavos en cautividad, a diferencia de los Estados Unidos, sino en su reposición constante desde el exterior, precisaba al año de más personas esclavizadas, primero por encima de los 20.000, a partir de mediados de los años 1840, de entre 12.000 y 15.000. Los estudios sobre las necesidades productivas de las plantaciones coinciden en estas cifras, que se ven confirmadas por un dictamen confidencial del Consejo Real, precursor del Consejo de Estado, que en julio de 1847 situaba en el 5% la pérdida anual de población esclava de los ingenios (la diferencia entre reposición mediante la trata, natalicios y defunciones, que superaban a los nacimientos); cualquier restricción en el tráfico atlántico ilegal, concluía, tendría por consecuencia que "en lo sucesivo no entrarán los 12 o 15 mil negros que se importaban en el día" por año[25]. El Consejo Real, en contra de lo dispuesto por la ley penal de 1845, aconsejaba al Gobierno español no perseguir la trata y burlar los acuerdos internacionales fomentando el comercio de esclavos con los países de Hispanoamérica donde su utilidad era marginal. Leopoldo O'Donnell, gobernador y capitán general de Cuba, explicaba al ministro de Estado, en un informe reservado de 15 de febrero de 1845, que "el vacío que irremediablemente ha de originar la absoluta prohibición de entrar negros bozales" no podría llenarlo la inmigración blanca ni la procreación de los matrimonios entre personas libres "de la raza negra", hallándose la isla abocada a la pérdida de su riqueza por falta de brazos. De la "raza negra criolla", es decir, los esclavos nacidos en la isla, poco podía esperarse ya que "la proporción entre los nacidos y muertos de la gente de color está de uno a cinco", muestra patente del verdadero rostro de la esclavitud española de plantación. A las enfermedades se unía una dificultad aún mayor: debido a la pretensión de disponer de trabajadores plenamente adecuados a las tareas del campo, la proporción de mujeres era muy inferior a la de varones, como lo había comprobado en persona dos meses

antes al recorrer los departamentos del centro y oriente de la isla: "He visto en grandes dotaciones, de cuatrocientos a setecientos negros, que no existe una sola hembra"[26]. No era un caso excepcional. El índice medio de masculinidad entre 1800 y 1817 en localidades con implantación de ingenios era de 315 varones por cada 100 mujeres, algo menos de una mujer por cada tres hombres. En alguna población se llega hasta el 567 por cien de mujeres en una relación de casi 6:1. Existe un cambio de tendencia a partir de la trata masiva, por rangos de edad. En 1808, el promedio de los jóvenes esclavizados, menores de 16 años, es de 167,6 varones por cada 100 mujeres, sube a 300 en el rango de 17 a 40 años y llega a 478,4 en los esclavos de más de 41 años; puesto que estos últimos no son preferidos en la trata, corresponden a supervivientes de los llevados en las décadas de 1770 y 1780, donde apenas se llevan mujeres. En el periodo 1784-1834, únicamente el 17% de los esclavos es criollo, nacido en la isla, lo que da cuenta de la elevadísima tasa de reposición mediante la trata atlántica (Tornero, 1996: 120-121, 241).

Las consecuencias de un régimen de esclavitud basado en la selección biológica —varones jóvenes y preferencia por determinadas etnias— y en un sistema de reposición, dadas las dificultades naturales de reproducción y el trabajo intensivo y en expansión, tuvo graves implicaciones que no deben ser soslayadas. La criollización permanente, que no acaba hasta el cese de la trata, comporta una incorporación continuada de elementos culturales externos que coexisten con la asimilación del mundo establecido, criollizado, y los sincretismos acumulados entre tanto. Todo esto diferencia al mundo esclavo cubano del creado en las plantaciones de los Estados Unidos. Las opciones de constituir una relación familiar estable disminuyen en la misma proporción que se consolida una desigualdad por sexos y por espacios, dado que las mujeres esclavas residen en mayor proporción en las ciudades. Las plantaciones se conforman como espacios de experiencias vitales, pero su razón de ser es su concepción como unos campos de trabajo forzado, regidos por una política que bloquea el desarrollo de vínculos afectivos y sexuales para una gran parte de sus pobladores. Cuando en 1796 se discutió en el Consulado de Agricultura y Comercio la conveniencia de llevar un número suficiente de mujeres esclavas para asegurar la reproducción, se elevaron algunas

voces en La Habana advirtiendo del riesgo de adulterios en los ingenios si se introducían mujeres, e incluso se argüía que era preferible el matrimonio con las mujeres de las ciudades, que eran "más aseadas, están más ladinas y no hay riesgo de frecuente coito que debilitaría al negro y lo inutilizaría para el trabajo". El presbítero José Agustín Caballero argumentó: "Si no hay negras con quien casarse, todos los negros son masturbadores, nefandistas y sodomitas. ¿Qué haremos? ¿Qué es lo que enseña la Teología en este extremo?" (Caballero, 1999: 320, 322). El historiador Moreno Fraginals refiere cómo José Luis Alfonso, dueño de varios grandes ingenios, había logrado promover los matrimonios entre esclavos en 1865, cuando escaseaba la reposición por los frenos a la trata. Había logrado que se realizaran 29 casamientos. A este fin, había encerrado por la noche en un barracón a todas las "negras jóvenes", dificultando con ello las relaciones extramatrimoniales. Vienen a coincidir estas prácticas con lo que se ha considerado política de "buen tratamiento", introducida en la década de 1850 y 1860 (1976, II: 44).

El ingenio Trinidad (alias "Vistahermosa") es descrito a mediados de siglo con una dotación de más de mil esclavos, de los cuales unos 300 eran criollos. Esa proporción, tres décadas después de ser clausurada la trata legal, evidencia el suministro clandestino. El ingenio, fundado hacia 1830, estaba dotado de maquinaria movida a vapor y disponía de una bomba de elevación del guarapo que facilitaba el trabajo de los cargadores de caña empleados en estos menesteres. El propietario, Esteban Santa Cruz de Oviedo, destinaba una parte de la dotación a los trabajos de la plantación y otros "los acomoda por fuera", esto es, los alquilaba a otros hacendados. Pero la peculiaridad de la hacienda residía en que junto al ingenio la finca tenía un "criadero de criollos". Pocos plantadores cubanos complementaban el negocio azucarero con el fomento de la reproducción de los esclavos, como sucedía en las granjas del Viejo Sur estadounidense. El propietario, continúa la descripción de la época, "consigue por esta razón un aumento de treinta negros un año con otro, mientras que la pérdida de grandes se calcula ascender únicamente á diez, cuando mas, en el mismo periodo de tiempo". La diferencia explica el excedente de mano de obra que se permitía arrendar o vender. El dueño cuidaba esta vertiente del negocio: si durante la mitad del año alimentaba a la dotación con viandas, poco nutritivas, en la otra mitad —se deduce que el tiempo de

zafra— les proporcionaba harina de maíz, arroz y frijoles, carne de vaca y puerco fresco en tres comidas, según sostenía, abundantes, con lo que revirtió la disentería que había sido común y que tantas bajas había ocasionado en el pasado (Cantero, 1856). El caso de Esteban Santa Cruz de Oviedo trascendió por otras razones con motivo de su fallecimiento: era responsable directo de la procreación de 26 mulatos con sus esclavas, a varios de los cuales proporcionó educación y, llegado el momento, iniciaron un pleito por la herencia del plantador (Moreno Fraginals, 1978, II: 48-50).

Hubo otros hacendados que instalaron "criaderos". José Antonio Suárez Argudín y García-Barrosa, nacido en Avilés y llegado a Cuba en 1816, con dedicación inicial a la trata, tuvo un criadero en su ingenio Angelita. Con su socio Gabriel Lombillo se convirtieron en la década de 1820 en los segundos mayores comerciantes de esclavos de la isla. En 1830, tras la muerte en extrañas circunstancias del entonces conde de Lombillo, Suárez Argudín fue acusado de haberlo envenenado para quedarse con el negocio y de sostener relaciones ilícitas con la esposa de aquel. Suárez Argudín García-Barrosa permaneció detenido 39 días antes de ser puesto en libertad, y a continuación contrajo matrimonio con la viuda. El hijo de este insigne negrero, José Antonio Suárez Argudín y Ramírez de Arellano, obtuvo en 1872 el título de marqués de Casa Argudín. Para entonces se había olvidado la historia más truculenta en la que se vio envuelto el padre, que ante la opinión pública nunca fue la dedicación a la trata. El hijo era un destacado plantador capaz de desestabilizar al Gobierno español, aunque apenas tuvo tiempo de disfrutar el título de nobleza, pues en 1876, a los 30 años de edad, murió asesinado a la salida de los tribunales por uno de los damnificados de la quiebra que había declarado su casa comercial (Moreno Fraginals, 1978, I: 268). Una hija del patriarca asturiano, hermana del marqués de infausta suerte, Ángela Suárez Argudín y Ramírez de Arellano, fue la madre de Casilda Sáenz de Heredia y Suárez Argudín, quien en 1902 casó con Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, andado el tiempo, teniente general, marqués de Estella y presidente del Directorio entre 1923 y 1930. En consecuencia, José Antonio Primo de Rivera, fundador de la Falange Española, y su hermana Pilar, designada en 1937 por Franco Delegada Nacional de la Sección Femenina de la Falange (mantuvo el cargo hasta 1977), eran biznietos del negrero que fuera dueño de plantaciones y

"criador" de esclavos (y además presunto homicida). Al solicitar en 1927 el hábito de la Orden militar de Santiago (*¿España empieza a amanecer?*), José Antonio, quien recibió el nombre de su abuelo y bisabuelo, incluyó en la petición los cuatro apellidos: Primo de Rivera y Sáenz de Heredia, Orbaneja y Suárez Argudín (Cadenas, 1955: 607, 611-612)[27]. Según reproduce la *Revista de Hidalguía*, la comisión de aristócratas nombrada para acreditar la ascendencia noble —*impasible el ademán*— afirmó que lo era por los cuatro costados.

José Luis Sáenz de Heredia, el más célebre cineasta franquista durante un cuarto de siglo, primo de José Antonio, era igualmente biznieto del negrero asturiano. Con Francisco Franco escribió el guion de la película *Raza* (*El espíritu de la raza*, en su primera versión, 1942). El título de marqueses de Casa Argudín se mantuvo por vía masculina hasta una biznieta del primer titular, María Cruzat y Suárez de Argudín, quien contrajo matrimonio con el tinerfeño Juan José Rumeu de Armas, hermano de Antonio, conocido historiador. El actual titular del vínculo nobiliario negrero es Aymar Fernando Rumeu de Armas y Sánchez-Arjona. Nobleza obliga por los cuatro costados.

Una de las versiones más descarnadas del utilitarismo sobre el que descansa la esclavitud moderna y el racismo sobre el que se asienta y promueve la encontramos en las Cortes con motivo de la discusión en 1845 de la Ley penal para la represión del comercio de negros, que España se había comprometido a promulgar diez años antes. Francisco Javier Istúriz, renombrado parlamentario conservador, tomó la palabra en calidad de diputado por Cádiz, y llamó la atención sobre la relación entre lo que se debatía y "los intereses más vitales de la provincia" y de la ciudad que representaba. Y recordó a la Cámara lo siguiente: "La prosperidad de la isla de Cuba, su importancia actual, *es debida exclusivamente al trabajo negro*; *el trabajo esclavo negro no puede sino débilmente ser sustituido por el trabajo negro emancipado*, y el trabajo blanco es una esperanza ilusoria"[28]. Volvía a ser una cuestión de cálculo y utilidad. Istúriz pertenecía a una acaudalada familia de comerciantes navarros establecida en Cádiz. Su padre, Cristóbal José Istúriz, se dedicó al préstamo y se vinculó al comercio americano a través de la compañía de seguros marítimos de Juan Bautista Uztáriz, uno de los mayores comerciantes de la Carrera de Indias, de la que

fue consiliario. Adscrito al liberalismo avanzado, había sido diputado en las Cortes de 1822-1823, viéndose exiliado durante diez años en Londres y París. A su regreso se separó de la corriente liberal doceañista y se contó entre los principales parlamentarios que formaron el Partido Moderado, siendo presidente del Gobierno en 1836. Líder de la oposición a los progresistas, volvió a exiliarse en 1840. En 1846 y 1858 volvió a presidir el Gobierno y en varias ocasiones fue ministro de Estado, en una de ellas cuando la cartera llevaba unida la de Ultramar. Durante la época isabelina fue embajador en Gran Bretaña en dos ocasiones, sumando 11 años en esa misión ante la corte abolicionista inglesa.

CUESTA MANZANAL: LA AUDACIA DEL PIONERO

Los hermanos Cuesta Manzanal, Pedro y Santiago, nacidos en Val de San Lorenzo, la Maragatería, en 1768 y 1778 respectivamente, viajan a Cuba en 1790. Con anterioridad, Pedro ha dejado las tierras leonesas y ha abierto casa de comercio en Cádiz. En su viaje a La Habana lleva consigo mercancía por valor de 3.750 pesos, una cantidad modesta que en parte ha tomado a préstamo. En Cádiz permanece su socio y paisano José Castro Ferrer, proveedor de mercancías. En 1802 Pedro Cuesta se cuenta entre los promotores de la Compañía Africana de La Habana, que no prospera. En 1804 crean la casa Cuesta Manzanal y Hermano, con Pedro a la cabeza; un año después es teniente consiliario del Real Consulado de la ciudad andaluza en La Habana (Martínez, 2012: 26, 38). Adviértase: en numerosas biografías se menciona un matrimonio de los Cuesta y los Manzanal en Cuba; cuando los hermanos de este apellido emigran juntos, también suele confundirse a la primera y la segunda generación, o se incluye en la familia a otro negrero de la época, Juan Luis Cuesta, sin parentesco directo con los anteriores.

En 1809 la sociedad Cuesta Manzanal y Hermano adquiere una fragata que rebautiza con nombre patriótico, Ciudad de Zaragoza, en referencia a la heroica resistencia de los zaragozanos ante el sitio de la plaza por los franceses. A continuación, la envía a África en una hazaña desprovista de épica, con mercancías por valor de 54.000 pesos para comprar 400 esclavos, a razón de 135 pesos de media por africano. El navío embarca a

tres jóvenes para que aprendan el oficio, entre ellos al hijo del secretario de la Intendencia de Hacienda. La expedición era enteramente española por la nacionalidad del buque, el capitán y la tripulación. A continuación, la compañía adquirió un segundo barco, Junta Central, bautismo de resonancia no menos patriótica (Tornero, 1996: 73). No fueron los primeros navíos españoles en reanudar la trata directa, como su promotor difundió a fin de recabar apoyos. En 1808 habían salido la fragata Africana, con el capitán Andrés Hernández, y la goleta Ana, de Bernardo Rapalo; volvieron con 262 y 106 esclavos. En 1809 salieron 24 barcos de La Habana y regresaron con 2.611 esclavos. Es ahora cuando la trata toma una continuidad y un vuelo de los que antes ha carecido. También en 1809 hace su aparición un peligro inesperado: los cruceros ingleses comienzan a patrullar la costa africana, de Canarias hacia el sur, un año después de que entrara en vigor la prohibición de la trata a súbditos británicos. Pretextan que barcos, capitanes y tripulantes ingleses han cambiado de bandera para seguir operando. De paso, presionan a los portugueses para arrancarles un convenio con el que prohibir el tráfico al norte de la línea del ecuador. Las patrullas inglesas comienzan a capturar navíos españoles sin respaldo legal, aprovechando la debilidad de la Armada española en plena guerra contra los franceses. La Junta Suprema Central Gubernativa del Reino evita el enfrentamiento con el aliado del que depende militar y financieramente e inicia una política de no darse por enterada de las capturas. De los 24 barcos salidos de La Habana, nueve no regresan. Las pérdidas comenzarán a acumularse. En 1817, al firmarse el tratado entre España y Gran Bretaña por el que la primera prohíbe la trata transatlántica, el Gobierno británico entrega una indemnización para que se haga llegar a los armadores, nunca como indemnización a España por aceptar el acuerdo. Fernando VII decide quedársela y prevé con ello la compra de nuevos navíos para la Armada. Los litigios por los fondos se prolongarán durante más de dos décadas y los propietarios nunca serán recompensados.

Santiago Cuesta presentó un informe a la Junta del Consulado en noviembre de 1809 en respuesta al llamamiento de esta a elevar una petición a la Corona para estimular el comercio nacional en aras "de [la] prosperidad general e individual, tanto a estos habitantes como al Estado mismo". La concepción de la solución no podía ser más acorde con la emergencia de un pensamiento económico ilustrado y protoliberal: el

bienestar general y del Estado, que obtendría recaudación fiscal, e individual y de la comunidad insular, que asimismo debía ser incentivado y protegido. Las dificultades que estas ideas encontraban en la Península a propósito de la tierra, sujeta esta a vínculos y amortización, todavía con un sinnúmero de regulaciones en el mercado, con privilegios y gremios, desaparecían en Ultramar, mucho más, a propósito del comercio de esclavos.

Pedro Cuesta exponía que el haber mirado con indiferencia el tráfico de esclavos con la costa de África en el sistema colonial español traía como consecuencia la falta de conocimientos necesarios para realizarlo, cuando los brazos en la agricultura de la isla eran más necesarios y los precios eran excesivos, alcanzando los 450 pesos. Refiriéndose a su compañía de comercio, narraba que el 15 de julio había despachado a Londres el bergantín San Guillermo (en otros documentos figura como San Francisco) con un cargamento de azúcar —se había decretado el comercio libre con neutrales en 1796 y Gran Bretaña era un país aliado— y 16.000 pesos en letras pagaderas en aquella plaza, así como cartas de crédito para adquirir mercancías destinadas a "la adquisición de Siervos" como era propio en África. No era la primera expedición que intentaba. En consorcio con Tomás de la Cruz Muñoz había enviado antes la fragata Florida Blanca —por el nombre del presidente de la Junta Suprema Central —, destrozada por un temporal antes de llegar a Puerto Rico. Prosiguió con la compra de la fragata americana Margarita, a la que rebautizó como Ciudad de Zaragoza, y la envió a la costa de Luango el 11 de septiembre con mercancías y más de 54.000 pesos. El primero regresó con 146 esclavos y el segundo con 270. Despachó después a Calabar la fragata Junta Central, con participación de la casa de comercio Vidal Sirvent y Canellas. Regresó con 333 esclavos de los 407 que habían iniciado el viaje, el 81% varones. En cuatro meses había armado tres expediciones.

El traficante se hacía eco de los elevados riesgos en un plan nuevo, de los gastos generales y los costos del aprendizaje. Era necesario proveerse de mercancías para el "canje de negros" en Liverpool, Londres o los Estados Unidos, pues no las había en la isla. El traficante era conocedor de las mercancías aceptadas en el "Cange de negros" en la costa de Angola, Benín, Calabar, Mina y Sierra Leona, señalando que en Mozambique la compra se efectuaba con plata. De otro lado, se quejaba, la ley no permitía

los seguros sobre la vida de los hombres, por lo que las expediciones de regreso no estaban cubiertas por las compañías. Algo había cambiado desde la conocida historia del San Joaquín de Martín de Alzaga.

Cuesta solicitaba que se despejaran esos inconvenientes librando de derechos la importación de mercancías destinadas a la trata y franquicia sobre los "Negros importados" de África por el comercio nacional. Considerando que las condiciones del país no permitían ofrecer un premio económico por esclava introducida, dada "la mucha concurrencia de Negros Varones", era oportuno consignar al introductor de seis o más esclavos

> una negra bien constituida en su físico, que no bajase de nueve años, ni excediese de once porque sobre considerarse fuera del uso de la poligamia, se facilitaba una reproducción criolla y adicta al hogar que ocupase, y por consiguiente calmada en mucha parte aquella agitación de espíritu o recelos (Barcia Zequeira, 2018: 171-177).

La real cédula de 1804 de Carlos IV indicaba que uno de cada tres esclavos llevados a América debía ser mujer. La recomendación de Cuesta Manzanal la reduce a la mitad, en torno al 15%, con el llamativo argumento de no alentar la poligamia cuando con esa ratio se estaba lejísimo de facilitar el crecimiento natural. Y reforzaba la petición con el aliciente de apaciguar a los esclavos varones con la perspectiva de formar una familia. La edad de las niñas requeridas muestra, asimismo, una previsión (terrible) de incorporar impúberes para su adaptación al medio, y el aprovechamiento en cuanto fuera posible de la edad fértil para potenciar la natalidad. En esa época, la proporción de niñas esclavizadas en los barcos de Cuesta Manzanal estaba entre el 9 y 16%, rara vez en la segunda cifra. El mercado de la plantación demandaba varones.

El intendente de Hacienda había mostrado su interés por que el comercio de esclavos se hiciera solo por españoles. Cuesta objetó la falta de conocimientos en que se encontraba su casa, no así la de Francisco Hernández (Gaspar, José, Francisco y Sebastián Hernández) o Magín Tarafa , los otros dos comisionados por el Real Consulado en la consulta que se les había encargado, pues ambos, decía, tenían relación frecuente con extranjeros que los había familiarizado con el tema. Por su parte, para favorecer la adquisición, embarcó a sus expensas tres jóvenes españoles en la fragata Ciudad de Zaragoza, y a dos más en la Junta Central, con

indicaciones para que fueran instruidos (Barcia Zequeira, 2018: 171-177).

Un mes antes de presentarse el anterior informe, el catalán José Magín Tarafa y Baseras, aludido por el roce que tenía con extranjeros experimentados en el tráfico de esclavos, veía cómo era capturado el bergantín Fama, de su propiedad, por la Marina de los Estados Unidos. El barco había sido construido en Charleston cuatro años antes y su nombre era también el PD Experiment. Transportaba 97 africanos esclavizados en el momento de su abordaje y fue conducido a Georgia. La casa de Hernández realizó 24 travesías entre 1811 y 1820, desembarcando no menos de 5.570 africanos. En 1811, periodo de "aprendizaje", la fragata Montezuma perdió en la travesía 129 de los 949 esclavos que había embarcado.

Comenzaba un aprendizaje apresurado a fin de "nacionalizar" la trata, de disponer de suficientes técnicos en la negociación de una mercancía tan peculiar, pues pilotos no faltaban gracias a las escuelas de náutica creadas o en vías de creación en los principales pueblos marineros, y la reorientación de quienes realizaban la carreras de Indias una vez entra en crisis el mercado colonial en dos fases consecutivas, 1796-1815 (guerras atlánticas e insurrecciones americanas) y, definitivamente, a partir de 1820 (independencias).

Ese aprendizaje fue accidentado en términos de vidas humanas. En su primera travesía, la fragata Junta Central perdió en el trayecto 74 de las 407 personas esclavizadas que transportaba. No los perdió como se extravía algo sino por la muerte de sus pasajeros forzados. Suponía el 18% de los embarcados. En 1812 la Junta Central tuvo 95 bajas, el 18,6% del embarque inicial. Un año más tarde fueron 47 y, al llevar un cargamento menor, supuso por encima del 15%. El Minerva, en 1816, tuvo 95 muertes a bordo de un embarque de 559, el 17%. Son, en todos los casos, cifras extraordinariamente elevadas. En 1817 la tripulación de la fragata Fama Habanera vio morir a 119, también un 17% cuando la cifra de mortalidad en las travesías había descendido de media, después de conocerse la próxima finalización de la trata. Un año más tarde, el mismo navío conoció 147 muertes a bordo. En el año que ponía fin al comercio legal, 1820, Cuesta Manzanal y Hermano todavía hizo entrar en el puerto de La Habana seis embarcaciones y perdió otra, el General Ramírez (alias "Antelope"),

capturada por la Marina de los Estados Unidos y conducida a Savannah. Había salido en agosto de 1819 y su regreso se demoró, posiblemente porque la afluencia de embarcaciones en la costa africana retrasó que completara la carga prevista. Las autoridades estadounidenses hallaron sospechoso que hubiera documentación a nombre de dos capitanes distintos: uno español, Vicente de Llovio, y otro norteamericano, John Smith. El Dos Hermanos y el Recurso entraron en abril y mayo, a punto de vencer el plazo de retorno fijado para los que hubieran partido el año anterior.

TABLA 1

COMERCIO TRANSATLÁNTICO DE ESCLAVOS. CUESTA MANZANAL Y HERMANO (1809-1820)

AÑO DE ARRIBO	EMBARCACIÓN	ESCLAVOS DESEMBARCADOS	DESTINO	PUERTO DE SALIDA
1809	San Francisco (San Guillermo)	146	La Habana	
1809	Ciudad de Zaragoza	270	La Habana	
1809	Junta Central	333	La Habana	
1811	Junta Central	146	La Habana	
1812	Zaragoza	63	La Habana	
1812	Junta Central	414	La Habana	
1813	Junta Central	256	La Habana	
1814	Fortuna	263	La Habana	
1814	Concha	118	Puerto Rico	
1815	Fortuna	320	La Habana	
1815	General Apodaca (alias "Preciosa")	279	La Habana	
1815	Paquete Real	328	La Habana	Bahía
1816	General Apodaca (alias "Preciosa")	260	La Habana	
1816	Minerva	464	La Habana	Santander
1816	Segundo Campeador (alias "General Scot"	320	La Habana	Santander
1816	General Ramírez (alias "Antelope")	289	La Habana	Cádiz
1816	Concepción (alias "Rayo")	Capturado	La Habana	
1816	Carmen	200	Puerto Rico	
1816	Medea	50	Puerto Rico	

AÑO DE ARRIBO	EMBARCACIÓN	ESCLAVOS DESEMBARCADOS	DESTINO	PUERTO DE SALIDA
1817	Segunda Concha	255	La Habana	
1817	Preciosa (alias "General Apodaca")	171	La Habana	
1817	Fama Habanera	584	La Habana	Cádiz
1817	San Fernando (alias "Thetis")	472	La Habana	Santander
1817	Industria	335	La Habana	Lisboa
1817	Fortuna	316	La Habana	
1817	Antelope (alias "Fénix de Cádiz")	234	La Habana	
1817	Restauradora	215	Puerto Rico y La Habana	
1817	Amistad	130	Puerto Rico y La Habana	
1817	Alción (alias "Restauradora")	360	La Habana	
1817	Fama Africana	427	La Habana	
1817	Alexandro	106	La Habana	
1818	Soldado Español	294	La Habana	
1818	Fama Africana	723	La Habana	
1818	Unión	261	La Habana	Cádiz
1818	Fortuna	156	La Habana	
1818	Júpiter (alias "La Montañesa")	326	La Habana	Cádiz
1818	Segundo Campeador	369	La Habana	
1819	General Ramírez (alias "Antelope")	217	La Habana	
1819	América Portuguesa	275	La Habana	
1820	General Ramírez (alias "Antelope")	258	Savannah	
1820	Dos Hermanos	268	La Habana	
1820	Brillante Africano	407	La Habana	
1820	Unión	336	Puerto Rico y La Habana	
1820	Recurso	270	La Habana	
1820	Soldado Español	270	La Habana	
1820	Pascual	229	La Habana	
		12.534		

Fuente: Slave Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database (2019): https://www.slavevoyages.org

La sociedad Cuesta Manzanal y Hermano se disuelve en 1818, pero

siguen actuando en la trata. Poco antes, en 1816, afirma haber sufrido el apresamiento de cuatro barcos dedicados al tráfico atlántico de esclavos. Los dueños evalúan la pérdida en 16.000 pesos, por las embarcaciones, y en 315.000 pesos por la carga humana que transportaban (Martínez, 2012: 70). Cuatro son los navíos cuya indemnización reclaman a raíz del tratado con Gran Bretaña de 1817. Pero de inmediato reaccionan: ese mismo año compran en Nueva York otras cuatro modernas embarcaciones a las que dan los siguientes nombres: La Fama Habanera, Infatigable, Scipión y Segundo Campeador (Barcia Zequeira, 2017c: 73). Su capacidad económica y decisión para continuar el negocio no ofrecen dudas. Solo otros tres traficantes, Juan Madrazo, José García Álvarez y Antonio Escoto, reclaman también por la pérdida de cuatro navíos; Antonio Frías y Manuel Lorio lo hacen por tres; y Juan José Zangróniz por dos barcos (Zeuske, 2016: 133-134). Pueden tomarse por cifras indicativas de la flota que tienen desplegada en el Atlántico, más allá de la inhabilidad de algún capitán para sortear la persecución británica.

Al carecer Pedro Cuesta de descendencia, declara único heredero a Santiago. Este había contraído matrimonio en 1806 con Concepción González Larrinaga, hija del socio que los hermanos tienen en la trata, Bonifacio González Larrinaga. Este último había fundado en 1796 el ingenio Begoña y en 1809 puede alardear de ser dueño de dos ingenios azucareros (el segundo es San Agustín de Río Hondo) con 180 esclavos; era en esas fechas uno de los principales refaccionistas de la isla.

Con motivo de la redacción del testamento de Santiago, la esposa hace inventario de lo que recibió de sus padres en las respectivas herencias en 1828 y 1829, que solo ofrece una parte de la fortuna acumulada por el vizcaíno: 110.00 pesos de la legítima, casas tasadas en unos 80.000 pesos, siete esclavos y la tercera parte de tres ingenios —Begoña, San José y San Felipe— valorada en 300.232 pesos, lo que elevaría su valor total en cerca de un millón de pesos, ascendiendo el patrimonio a mucho más dado que los inmuebles y el caudal pasaron en su mayor parte a los hermanos, junto con la casa comercial.

En 1824 Santiago Cuesta solicita un título nobiliario por los servicios rendidos. En el expediente declara que, en 1808, al conocerse la ocupación de España por los franceses, organizó con su hermano una fuerza de voluntarios civiles de 200 personas que pusieron al servicio de las

autoridades. Los argumentos más sólidos eran los económicos: su casa comercial, decía, había proporcionado 994.000 pesos a la Hacienda en derechos de importación y exportación; la casa mercantil, los ingenios y cafetales de su propiedad alcanzaban un valor de 1.732.055 pesos fuertes; y afirmaba disponer de "otras compras que producen de réditos más de 100.000 pesos" (Martínez, 2012: 47-48). Sobre esas "otras compras" tan lucrativas no añade detalle alguno, pero no puede ser otra que su relación con la trata… que desde 1820 ha sido proscrita por la ley. La solicitud incluye entre los méritos el más significativo, que reserva para el final de su exposición:

> Para hacer lucir el Pabellón Español sobre las Costas de África, y a instancias de diferentes casas de la Havana, y por llenar los deseos de V. M. de establecer por los Españoles el directo Comercio de negros […], formó la vasta empresa de establecer una factoría en aquellas costas que se llamó la de Onim, con el inmenso coste de un millón y medio de pesos fuertes; y cuando estaba en el estado más floreciente de producir una riqueza inmensa al Comercio Español, y a la Agricultura, […] prohibieron este Comercio (cit. Martínez, 2012: 119-120).

Se trata de uno de los escasos documentos donde el negrero se expresa con absoluta extensión sobre sus ambiciones: había creado una factoría en Lagos, actual Nigeria. El rey Fernando VII le otorgó el título de conde de la Reunión de Cuba y el previo de vizconde de la Paz.

¿La Paz, divisa de un negrero responsable de más de 12.000 deportaciones? La Paz era un cafetal de su propiedad, adquirido con el anexo de su potrero en 1809. Tenía 21 caballerías y media (290 hectáreas), con 430.00 cafetos sembrados y molino de descascarillar. La Paz contaba con 221 esclavos de su propiedad, 136 varones y 85 mujeres, tasado todo en casi medio millón de pesos. La Reunión era otro cafetal de 121 hectáreas y 102 esclavos, de los que únicamente diez eran mujeres y tenía seis prófugos. Cuesta Manzanal era propietario de otros dos cafetales —Europa y El Retiro—, que juntos suponían otras 202 hectáreas y 121 esclavos (73 varones y 48 mujeres), sobre los cuales se hacía notar que en un parto reciente había fallecido "una negra […] nombrada Juana", por lo que el valor de tasación del cafetal debía reducirse en 600 pesos mientras que se tasó al recién nacido en 50 pesos. Estas fincas tenían también sembrados plátanos, maíz, arroz, boniato, yuca y árboles frutales, no solo para el sustento de los esclavos sino para su venta (2.500 árboles frutales y 60.000 plátanos en La Paz). A lo anterior se añadían los ingenios azucareros

Herradura (Nuestra Señora del Pilar) y Constante (Nuestra Señora de la Merced), en el partido de Guanajay, con algo más de 950 hectáreas en total. Los ingenios fueron tasados en 795.000 pesos. En el Herradura había 296 esclavos, de ellos, 190 varones y 106 mujeres. El Constante tenía una dotación de 174 esclavos, de ellos 120 varones y 54 mujeres. En tres potreros adicionales criaba ganado caballar y vacuno, y sembraba cultivos como los mencionados, siendo trabajados por 28 esclavos. Las fincas se habían adquirido a partir de 1814, el momento de mayor dedicación al tráfico de esclavos y como inversión de los beneficios obtenidos. El valor de los esclavos ascendía a un tercio del conjunto de la tasación global. El inventario se llevó a cabo en 1819 y es un buen reflejo de la fortuna acumulada en las dos décadas anteriores, sin contar otros bienes raíces, embarcaciones y dependencias de la casa comercial ni el dinero atesorado. Los hermanos Cuesta Manzanal solicitaron la tasación de sus fincas para justificar la solicitud que elevaron al rey a través del intendente de Hacienda, en la que pedían que se mantuviera la introducción de esclavos desde África ante la próxima entrada en vigor de la prohibición de la trata, permitiéndoseles al menos llevar los que se juzgaba indispensables en sus fincas. La tasación confirmó que disponían de 952 esclavos y los peritos calcularon que para atender debidamente las haciendas serían precisos otros 1.664 "sin los cuales no es posible que progresen las expresadas fincas", dadas las bajas que se producían por "muertes, fugas y demás que son notorias". Los tasadores, debe añadirse, eran asimismo hacendados y tenían interés en que se suspendiera la prohibición o se demorara su puesta en vigor (Martínez, 2012: 73-77, 109-118).

Cuando Santiago fallece en 1847, el número de ingenios a su nombre se eleva a seis (Herradura, Constante, Dolores, Dos Hermanos, Merceditas y Concepción), conserva tres de los cafetales y tiene nueve potreros, entre ellos, reconvertido, el antiguo cafetal El Retiro. Reúne 15 casas compradas después de 1816, acciones de la Compañía de Seguros Marítimos, del Ferrocarril de Júcaro y de la Caja de Ahorros. Era de su propiedad la goleta Conchita. En el domicilio tenían de servicio a 26 esclavos. En la división de bienes se registra la titularidad de un palco en el Teatro Tacón. El valor de los bienes se calcula en 2.979.037 pesos, a los que se incorporan 443.663 pesos en créditos (y un pasivo de 183.000), unos 65 millones de reales netos, cifra que muy pocos capitalistas poseen en la época en España. A lo

anterior se añaden los bienes privativos de la esposa, antes citados y evaluados en medio millón de pesos. La adjudicación a los hijos se hizo por tercios iguales en valoración, si bien a Pedro le correspondieron 288 esclavos, a Mercedes 233 y a Bonifacio 119. Sumaban 640 esclavos. A la condesa viuda le correspondió la mitad de los bienes, aparte de los privativos, los tres ingenios, potreros y cafetal con sus respectivos esclavos. La cifra total de la familia no debió bajar de los 1.200 esclavos. La viuda se quedó con los 26 sirvientes y determinados esclavos de las fincas: el "negro Pablo Criollo", tasado en 700 pesos, "la negra Catalina" y sus hijos Luisa, Severina, Lázaro e Isadora, que habían pertenecido a la dotación de La Paz (Martínez, 2012: 91-93). La viuda quedaba comprometida a cumplir la disposición del mercader de constituir un mayorazgo, expresada en 1824 al solicitar el título nobiliario y confirmada en el testamento de 1833. Solo que se pretendía llevar a la práctica… ¡en 1849, ocho años después de que los mayorazgos hubieran sido abolidos!

Los negocios en la trata de Cuesta y Manzanal prosiguen en la etapa de su prohibición legal. Entre los bienes del inventario *post mortem* de Santiago Cuesta se incluyen dos cayos, Juan Tomás y Girón. El primero es una península enclavada en una bahía al oeste de Mariel, donde reunía varias de sus haciendas; el segundo se encuentra en la península de Zapata, en la costa sur, cerca de Alquízar, donde tiene los principales cafetales, lugar muy idóneo para planear desembarcos clandestinos de bozales. En el cayo Juan Tomás levantó un potrero y dos casas. Significativamente, dispuso que estas tierras yermas y sus edificaciones sirvieran de base al mayorazgo que pensaba instituir con un quinto de sus bienes.

Sus negocios se sellan en 1829 con el matrimonio de su hija Mercedes con José María Pérez de Urría y Loynaz, hijo del comerciante de esclavos Joaquín Pérez de Urría, el cuarto mayor negrero de la isla hacia 1822. Mercedes ha dispuesto de una refinada educación, siendo su profesor de piano el luego afamado Pablo Desvernine Legrás. En 1852 la reina Isabel II agració a Mercedes Cuesta con el título nobiliario de marquesa de Valero de Urría.

Tras el fallecimiento de Santiago —quien en el testamento redactado con su esposa encomendaban su alma a Dios "suplicándole fervientemente se digne perdonarlas y llevarlas a eterno descanso"—, los hijos varones, Pedro

y Bonifacio, asumen el negocio. El flamante conde dispuso que actuaran de árbitros de su herencia una extensa relación de personalidades, casi todas ellas asociadas al fomento de la esclavitud y de la trata: el conde de Villanueva, Francisco Arango Parreño y Joaquín Gómez (traficante en ejercicio), a los que se une el letrado José María Zamora Coronado. Este último, conocido como autor de la *Biblioteca de legislación ultramarina*, un gigantesco esfuerzo por reunir el derecho indiano y constitucional vigente en las últimas colonias, había nacido en Costa Rica, era abogado y se instala en La Habana en 1809. Vinculado por su oficio a las grandes familias de comerciantes y hacendados, uno de los hijos de Zamora Coronado contrae matrimonio con la nieta de Santiago Cuesta, otra con el conde de Peñalver, un hijo casa con la condesa de Campo Alegre. Su relación con Cuesta Manzanal pudo fraguarse mientras el abogado ejerció de jefe político de Puerto Príncipe de 1821 a 1823; desde 1826 es asesor letrado de la Superintendencia de Hacienda junto a Martínez de Pinillos.

En las siguientes generaciones, los Cuesta Manzanal enlazan con las dinastías Calvo de la Puerta y Cárdenas, de la primitiva aristocracia insular, y los descendientes de estos con los del negrero Diago, y a continuación con otro apellido del viejo patriciado, Peñalver. Todos ellos fueron dueños de esclavos por varias generaciones. Rehabilitado en un par de ocasiones, en 2017 el título nobiliario de la Reunión de Cuba pasó a la nieta de la última titular que conservaba el apellido Diago, Alexandra Marie Duenkel.

AUNQUE NEGROS Y ESCLAVOS, NO SON FARDOS

¿Tuvo alguna consecuencia la mayor presencia de españoles en el comercio transoceánico de cautivos? De un lado, la preferencia en el cargamento de varones jóvenes se hizo más acusada en los primeros años. También, de 1808 a 1816 es la época con tasas más elevadas de carga humana por tonelada del buque y de mortalidad a bordo durante la travesía. El Dr. Tomás Romay expuso el 12 de julio de 1811 a la Junta del Real Consulado de La Habana su impresión como miembro de la Junta de Sanidad, que se encargaba de vacunar a los "negros bozales" que llegaban al puerto: "He visto con horror lo que no puedo menos de informar [...] a nombre de la humanidad, de la Religión y de cuanto puede penetrar un corazón

sensible", de forma que sirviera para reformar los "abusos que degradan y envilecen a una nación que se precia de ser piadosa y cristiana". No mucho antes se habían escuchado en las Cortes reunidas en Cádiz las proposiciones de los diputados José Miguel Guridi y Alcócer y Agustín Argüelles, proponiendo la prohibición de la trata de esclavos, e incluso la abolición gradual de la esclavitud, equiparada la primera a la tortura. Romay recordó esas palabras y argumentó que los datos reunidos demostraban que los parlamentarios no andaban desencaminados. El 19 de mayo, dijo, había arribado la fragata española Brillante, siendo su capitán D. Miguel Núñez. Procedía de Angola con 464 esclavos, de los que había perdido 130 en 52 días de navegación. El 9 de julio había visitado en el puerto el bergantín español Consejero, siendo su capitán don Juan Martín Lauz. En 58 días de travesía desde Loango, "de donde sacó 207 negros", habían muerto 54, otro falleció el día anterior a la visita y otros dos mientras se ejecutaba el control de sanidad. Quiso encontrar las causas de "semejante catástrofe" y halló que el buque estaba "muy desaseado", solo tenía 122 toneladas y no llevaba facultativo alguno en una travesía que lo requería. La Brillante, de 230 toneladas, carecía de cirujano y de caja de medicinas. Comparó esos datos con los de un navío portugués de 130 toneladas llegado a Pernambuco después de 34 días de navegación; transportaba 319 africanos y únicamente había perdido uno. Por el capitán supo que se debía al aseo que se hacía observar a los "negros" en la bodega y en cubierta, dejándoles subir a tomar aire puro, y "a no haberlos aprisionado infundiéndoles terror", así como a la cantidad y calidad de los alimentos y a la abundancia de agua potable. En el caso de los barcos españoles citados, "por la economía miserable y mezquina de dos individuos", los capitanes, habían perecido 192 hombres.

Romay había revisado el reglamento de comercio general y no había encontrado ninguna instrucción relativa al transporte en el "comercio de negros". Había, en cambio, en las Ordenanzas marítimas algunas reglas que eran de aplicación, pues obligaban a designar facultativos en las embarcaciones a partir de un número de tripulantes. Si en el viaje de ida a África podía no alcanzar el necesario, al regreso lo cumplía con creces. Romay era consciente de que se trataba de una mercancía muy particular: "No son fardos ni bultos los que han de retornar; saben muy bien que han de ser hombres, y aunque negros y esclavos deben proporcionarles todos

los auxilios que exige la humanidad y ordenan nuestras leyes". Aunque "negros y esclavos", Romay reconocía la condición humana de la carga y reclamaba que fueran considerados como tales. El doctor, ayudante director del Apostadero, había reclamado en vano el cumplimento de las citadas ordenanzas. Hacia África seguían partiendo barcos sin sangradores, cirujano ni medicinas. Romay evaluaba en 1.000 pesos el importe del salario de un cirujano en un viaje redondo y el coste de una caja de medicinas. Equivalía al precio, dijo, que podía pedirse por tres esclavos desembarcados con vida (Romay, 1858: 156-160).

Romay dedicó su atención a estudiar las enfermedades más graves y frecuentes que ocasionaban las muertes en la travesía desde África o el mal estado en que llegaban muchos esclavos. La capacidad de los barcos y la carga que llevaban, como había advertido, influían en la salud de las personas transportadas.

La incorporación de cirujanos pudo conducir a situaciones como la que atañe al valenciano de Vilafranca del Cid Marcelino Andrés. Estudiante de Medicina, se enrola en 1830 en el barco negrero Nueva Amalia, perteneciente a Jaime Tintó. Su interés era científico; su propósito era reunir información sobre botánica y fauna, por lo que no encontró inconveniente en enrolarse en otras travesías y en permanecer durante un tiempo en el golfo de Guinea. Gustau Nerín (2015: 183-187) deduce que Andrés trabajó de cirujano en factorías negreras de la región de Dahomey hasta 1832, cuando regresó a España. Reunió una apreciable información de valor científico que ha destacado Leida Fernández (2017) al referirse a la circulación de conocimientos y costumbres que acompañan a la experiencia del tráfico de esclavos. En Valencia, una calle lleva el nombre de "Explorador Andrés" en el distrito marítimo de la ciudad.

En el aprendizaje de la trata de esclavos, los capitanes de navío proporcionaron una valiosa información. El capitán Miguel Morán, nacido en Gijón y establecido en Cuba, realizó cinco viajes a África entre 1814 y 1820 para la sociedad de consignatarios formada por el catalán Isidro Inglada, el malagueño Gabriel Lombillo y el criollo —de antigua familia en la colonia— José María Zequeira, que actuaban con otros seis comerciantes. Un pleito entre Inglada, quien en 1821 regresó rico a Barcelona, y Morán, a propósito de la participación del segundo en los beneficios sin que los demás le reconocieran la condición de asociado, evidenció la diferente

jerarquía entre los distintos grados de "comerciante de esclavos" y la cohesión del grupo de los financieros indistintamente de su procedencia frente al capitán del navío, cuya participación directa y física en el negocio reducía su estatus. Morán había transportado un promedio de 552 esclavos por viaje y demostró tener un buen conocimiento del impacto negativo en la salud del pasaje si la estancia en la costa africana para proveerse se prolongaba (Ortega, 2006: 231-232, 244). Morán expuso que como maestre del navío tenía una comisión del 4% "sobre el resultado bruto en barracón, y un negro pieza de cada expedición, varón o hembra, á mi elección"; había tomado otros seis esclavos "*en mi particular* para que me ganaran un salario á bordo, con conocimiento y anuencia de Ynglada, y por eso fueron enrolados y pasados [...] los negros Ambrosio y Pablo de Moran", a los cuales retribuía con 30 pesos mensuales "por su trabajo a bordo y de Ynterpretes en la Costa de África para la trata, tanto que el Pablo desempeñó estas funciones á beneficio del Alerta, y el Ambrosio al de la Amistad de mi cargo. Más tarde dispuso que Ynglada los vendiera" (Zeuske, 2017b).

La información sobre la duración de los viajes permitía también extraer conclusiones sobre la mortalidad a bordo, como hicieron los capitanes, recomendando que no durasen más de seis meses en ningún caso. Las provisiones de comida y agua eran esenciales. Debían evitar la temporada de huracanes de julio a septiembre y el excesivo calor del verano en África de junio a octubre.

A partir de 1816, conocedores del convenio que se prepara con Gran Bretaña para prohibir la trata, los embarques son más equilibrados por sexo, y el mejor cuidado del cargamento, cuando la fecha de extinción se anuncia cercana, reduce la mortalidad en el trayecto. De nuevo cambió la proporción en la etapa clandestina al valorarse el riesgo que se corría en cada travesía.

A finales del siglo XIX el Real Consulado de Comercio salió en auxilio de los comerciantes auspiciando la creación de nuevas compañías de seguros marítimos. Se habían cerrado las puertas de las casas británicas o estadounidenses por las leyes de sus países y en La Habana únicamente existía una aseguradora y se dependía de sus tarifas. La compañía de seguros que prestaba sus servicios era la del coruñés Pedro Diago Baranda.

Había llegado a la isla en 1792, a la llamada de los negocios que se adivinaban con la expansión de las plantaciones de azúcar y de la trata de esclavos, un ramo destacado del aseguramiento. Diago pasó de ofrecer seguros a tomar parte en la trata atlántica, a la vez que funda varios ingenios azucareros. En la década de 1830 su familia es propietaria de varios de los ingenios más grandes e innovadores de la isla. Sus hijos Pedro, Francisco y Fernando continuaron los negocios y administraron los ingenios Santa Elena y El Cambre (este, de la esposa de Pedro Diago, con 132 esclavos en 1808); Fernando fundó El Tinguaro y La Ponina. En 1834 las propiedades de la familia suman 427 esclavos.

Una hija de Pedro Diago contrajo matrimonio con el gaditano Eduardo Fesser Kirchmayr. Fesser era un comerciante que había emigrado a Cuba con su hermano José Antonio. Hicieron fortuna con la trata y después se especializaron en la exportación de azúcar, siendo Eduardo uno de los fundadores de la Compañía de Almacenes de Depósito del Puerto de La Habana. Solo en la ampliación de este depósito utilizó a 75 esclavos y otros 400 empleados. Esclavista práctico, Fesser colaboró en 1843 con el capitán general Valdés en el espionaje en Kingston de los movimientos del abolicionista David Turnbull, a quien una información llegada a La Habana atribuía los preparativos de una expedición de exiliados colombianos y venezolanos, con apoyo de haitianos, destinada a insurreccionar a los esclavos de Cuba (Franco, 1974: 62). Los Fesser serán dueños de bancos y ferrocarriles. Eduardo Fesser Diago continúa los negocios con otros hermanos y familiares. Su hermana Margarita contrae matrimonio con Marcelo Azcárraga, nacido en Manila, militar destacado que alcanza el generalato y de 1896 a 1897 es ministro de la Guerra y, a continuación, presidente del Gobierno. Una de las hijas Azcárraga Fesser casó con Tomás Trenor, exponente de la burguesía valenciana y I marqués del Turia; los titulares de este marquesado son descendientes directos de los Diago. Descendientes del apellido, además de los Azcárraga Fesser, son el cineasta Javier Fesser y el periodista y escritor Guillermo Fesser.

Otra nieta del patriarca gallego, María Luisa Fesser Diago, casada con el abogado Nicolás de Azcárate, un reformista opuesto a la esclavitud, a la muerte del padre acordó con sus hermanos liberar a los 28 esclavos que habían heredado. El escritor José Ignacio Rodríguez registró el acto de manumisión, al que fue invitado en la Nochebuena de 1864: se dio aviso a

todos los esclavos para que se presentaran en la casa, pero no acudieron más de 15, ya que unos estaban en el campo y otros se hallaban enfermos. De uno en uno, fueron llamados por sus nombres. Los había trabajadores de los almacenes, el cochero, sirvientes de la casa. "Ya sois libres; ya sois todos los absolutos dueños de vuestras personas y de vuestro trabajo", les dijo Eduardo Fesser, recordándoles "el inmenso favor que recibís". Se retiraron agradecidos y diciendo que trabajarían "como antes, sin hacer ninguna diferencia" (Rodríguez, 1928: 91-94). Aunque la emancipación fue un escándalo en la sociedad habanera, con protestas al general Dulce por no reprenderlos, en el contexto del final de la guerra civil de los Estados Unidos, sin capacidad para reponer la mano de obra precisa, la familia protagonizó su particular transición de los forzados al trabajo libre, asegurándose la conservación de los trabajadores que por edad y salud resultaban útiles.

El periodo de la trata libre (1789-1821) consagró la figura del gran consignatario. Los principales fueron Pedro y Santiago Cuesta Manzanal, Joaquín Pérez de Urría, Francisco Ignacio Azcárate, Félix Crucet, José Gató, Clemente Ychazo (o Ichaso), José M. Chávez, Blas Morán y Juan Francisco Poey Aloy (Franco, 1980: 115; Tornero, 1996: 74). El último de los citados es hijo del francés Simon Poey y Lacasse —llegado a Cuba con sus hermanos Juan Andrés y Juan Bautista— y de Juana Aloy Rivera, perteneciente a una familia de procedencia catalana. Poey Aloy actúa asociado a Hernández y Frías en el comercio de esclavos. A estos nombres se añade el citado Sebastián de Lasa, que en 1808 declara poseer el ingenio Santísima Trinidad, con 115 esclavos.

Bernabé Martínez de Pinillos y Sainz de Cabezón comenzó en el comercio general, entró en la consignación y el tráfico de esclavos, incluyó el préstamo a gran escala y fundó dos plantaciones. Nacido en 1752 en Viguera, La Rioja, se había radicado en La Habana hacia 1770. Con su pase a América seguía la tradición de otros familiares de la comarca de Cameros, antes y por las mismas fechas: en 1735 encontramos a Manuel Martínez de Pinillos, cargador en Cádiz, solicitando pasar a Nueva España acompañado de su esclavo negro Andrés Antonio[29]. El también cargador Pedro Martínez de Pinillos se instaló en 1785 en Mompox, provincia de Santa Marta (Nueva Granada), y en 1802 llamó a sus sobrinos Evaristo y Manuel.

Emigrado de Cartagena a Cuba con la retirada de los realistas, en 1825 solicitaba auxilios para trasladarse a la Península. Otros de igual apellido y procedencia se instalan en Montevideo y Paraguay. En 1803 Bernabé hacía llamar a dos de sus sobrinos, Bernabé Carasa y José Jalón, para "ejercitarse en los negocios junto a su tío".

A finales del siglo XVIII Bernabé Martínez de Pinillos era un destacado comerciante que tenía asiento en el Real Consulado de La Habana en el momento de su constitución. Orientado a las rutas australes, comerció con tasajo y con esclavos de Brasil, que solicitó introducir en Cuba. Bernabé fue refaccionista de 17 ingenios y propietario de dos (González-Ripoll, 1999: 151): el primero de ellos, Nuestra Señora de Balbenera, fundado en 1795; el segundo, Santo Tomás de Villanueva, fundado en 1803, todavía lo conservaba su hijo en 1847 (Memorias, 1847, IV: 302-303). En 1809 reúne en los dos ingenios una dotación de 242 esclavos.

El comerciante, negrero y hacendado planeó la consagración social de la familia solicitando hábitos de caballero de órdenes militares y preparando a su hijo Claudio, nacido en 1782, para una carrera que lo aproximara al poder. Durante varios años puso su empeño en pretender para este empleos militares. Inscrito como cadete del Regimiento de Milicias Disciplinadas de La Habana, en 1801 era solo portaestandarte y, al cumplir los 20 años, en 1802, solicitó para él la agregación de capitán en el Cuerpo, lo que le fue denegado. En 1807 es capitán agregado del Regimiento Provincial de Toledo, y Bernabé solicita que le asignen a la tesorería del Ejército de La Habana, que había quedado vacante; tampoco la obtiene. Decide entonces comprar para el hijo por 200.000 reales el empleo de teniente coronel del Regimiento de Caballería de La Habana[30]. Solo lo obtendrá del cuerpo de infantería después de pasar a España ese mismo año de 1807 y participar en 1808 en la batalla de Bailén como asistente de estado mayor con el grado de capitán, después de un ascenso muy generoso. Al producirse la retirada de los patriotas a Cádiz en 1810, Claudio Martínez de Pinillos y Ceballos asumió la representación del Ayuntamiento de La Habana ante la Regencia. Su principal gestión —de una audacia inusitada— consistió en hacer firmar al ministro de Hacienda la real orden de 17 de mayo de 1810 por la que autorizaba la apertura del comercio de América a los británicos, lo que provocó un enorme

escándalo, la revocación de la medida y una crisis en la Regencia.

Sus relaciones con la Corte al regreso de Fernando VII le posibilita en 1814 la obtención del título de caballero de la Orden de Calatrava y su nombramiento como real tesorero de las Cajas de La Habana, con el grado militar de coronel retirado. El dinero familiar y el rédito de Bailén lanzaron su fulgurante carrera castrense. El estado mayor al que había servido estaba encabezado por el general Francisco Javier Castaños, hermano por parte de padre del general Luis de las Casas, al que Bernabé Martínez de Pinillos había tratado en La Habana durante su mandato como gobernador de la isla, y un sobrino de Luis de las Casas, Pedro Pablo O'Reilly y de las Casas, conde de O'Reilly, se había instalado en La Habana en 1794 tras casarse por poderes con María Calvo de la Puerta, perteneciente a familia de grandes plantadores y de la rama de los negreros O'Farrill; Castaños, Las Casas y O'Reilly eran sobrinos de Simón de Aragorri, marqués de Irala, dueño de un ingenio azucarero en Santo Domingo y director de la Compañía de Filipinas. No es difícil conjeturar la simpatía que despertaba Martínez de Pinillos y su fulgurante carrera militar.

Claudio retorna a Cuba en 1815 para asumir el empleo de tesorero real y hacerse cargo de los negocios de la familia, que habían decaído. Bernabé, el padre, había tenido dificultades al ser denunciado por la introducción de mercancías de contrabando y por importantes adeudos a la Real Hacienda. A la muerte en 1813 del también riojano Salvador Muro y Salazar, marqués de Someruelos, que fuera capitán general de Cuba entre 1799 y 1812, se encontró con la interposición por el curador del hijo, menor de edad y heredero, de una demanda para que se autorizara la enajenación del ingenio Santo Tomás, en la bahía de Mariel, "en el que había formado compañía el anterior marqués con Bernabé Martínez de Pinillos"[31]. El litigio de los familiares de Salvador Muro con Martínez de Pinillos pone al descubierto el negocio compartido en secreto en la trata de esclavos y añade un interés personal en la conducta seguida por Someruelos durante su mandato al frente de la Capitanía General de Cuba: sostuvo el comercio de la isla con países neutrales cuando la Corona lo suspendió entre 1801 y 1803, y en 1811 alegó ante las Cortes que debía impedirse el debate sobre la supresión del comercio de esclavos y sobre la

abolición gradual. Someruelos, siguiendo la costumbre de su antecesor Las Casas, había aceptado la copropiedad de un ingenio azucarero y era, por lo tanto, propietario de esclavos, hallándose interesado personalmente en los beneficios de la trata, principal y casi único medio de reposición de las dotaciones. Las Leyes de Indias prohibían tajantemente los negocios a los virreyes y capitanes generales sujetos como otros altos cargos a juicios de residencia al término de su mandato. El ingenio, sin duda, es el Santo Tomás de Villanueva, fundado en 1803 en Quiebra-Hacha, pequeña población que en 1804 se desagregó del municipio de Mariel, donde Bernabé Martínez de Pinillos tenía también el ingenio Balvanera, y González Larrinaga poseía el ingenio Begoña. Puesto que la plantación la conservó la familia Martínez de Pinillos, hubo de llegarse a un acuerdo con los herederos del socio secreto.

Juan Tomás Jáuregui y Mayora, navarro, natural de Aniz, llega a Cuba, como tantos otros, para dedicarse al comercio. En 1747 ocupa un lugar preminente cuando, asociado al valenciano Juan Miralles, firma un asiento para el astillero. Invierte en ingenios e ingresa en el comercio de africanos. Su relación con Martín de Aróstegui y Larrea, natural de la villa navarra de Aranaz, director de la Real Compañía de Tabacos y presidente de la Compañía de Comercio de La Habana, allana su progresión. Jáuregui casó dos veces, las dos con hijas de Martín de Aróstegui. En 1795, al constituirse el Consulado de La Habana, es designado primer cónsul. En 1803 obtiene para su hijo Andrés el cargo de teniente de síndico del Consulado. Con el padre y el hijo, Francisco Arango organizará expediciones para la compra de esclavos, todo indica que adquiridos en las islas extranjeras del Caribe. Arango y Parreño ha levantado en pocos años un ingenio modelo, La Ninfa, gracias en buena parte a un depósito ofrecido por el intendente de Hacienda José Pablo Valiente, en apariencia para que se realizaran experimentos agrícolas cuando en realidad los fondos públicos invertidos convirtieron a Valiente en socio en la sombra de Arango. La propiedad de La Ninfa reclama un elevado número de esclavos para su dotación y reposición. En 1808 tiene 244 esclavos, en 1829 alcanza los 340. La forma más económica de reponerlos es tomando parte en expediciones negreras a África o a las islas caribeñas, por sí mismo o con socios como Richard Tunno y Andrés de Jáuregui, a quien Moreno Fraginals (1976, I: 262) califica de simple testaferro, aunque no lo parece

por su posición. Arango fue acusado asimismo de tomar capitales de la Superintendencia de Tabacos mientras ejercía el cargo.

El caso de Andrés de Jáuregui y Aróstegui es revelador de la nueva clase en ascenso de plantadores. Españoles o hijos de españoles dedicados a la trata, dueños de ingenios azucareros, encumbrados en la sociedad colonial, ocupan puestos distinguidos en las corporaciones (Real Consulado y Sociedad Económica de Amigos del País) y del cabildo, del que Andrés Jáuregui es regidor y alcalde. En 1810, Andrés Jáuregui fue elegido diputado a Cortes por La Habana, llegando a alcanzar la presidencia de la Cámara. Formó parte de la Comisión redactora de la Constitución de 1812 y la que se ocupó de estudiar la supresión del comercio de esclavos y la abolición gradual de la esclavitud. Por la correspondencia que dirigió al Ayuntamiento de La Habana conocemos que se empleó en arduos trabajos para frustrar la adopción de cualquier medida al respecto y que se encuentra detrás de la redacción del artículo de la Constitución que negaba a los descendientes de africanos la condición de ciudadano. Al crearse el Tribunal Mixto de Represión del Comercio de Negros en La Habana, Andrés Jáuregui fue designado por la parte española.

No eran fardos ni bultos, como escribiera el Dr. Romay en su informe al reclamar un trato humano para seres humanos. Pero consignatarios, aseguradores, dueños de almacenes y comerciantes no lo vieron así. Los africanos llevados de un lugar a otro eran mercancías y entraban en el orden de compra, traslado y venta. Una vez en su destino productivo o doméstico, eran trabajo apropiado por el dueño, una facultad que había de extraerse, y una propiedad.

JUAN MADRAZO: EL INDIANO LITIGANTE

El cántabro Juan Madrazo nació en la localidad de Marrón, partido de Laredo, luego municipio de Ampuero. En 1799 lo encontramos establecido en el comercio en La Habana y es propietario de la goleta Nuestra Señora del Carmen, de la que era patrón Juan Antonio González. Ese año, Pedro Diago y Cía. y él se ven envueltos en un incidente. La citada goleta hacía la travesía con Tampa y se le acusó de asegurar el barco días después de su partida, tras haber sido apresada por un corsario, con el agravante de que

antes se había visto juntos al patrón y al apresador, lo que levantaba la sospecha de estar ante un fraude[32].

En 1809 remata 30 caballerías de tierra en el partido de Bahía Honda, 11 de ellas de un manglar anegadizo, procedentes de un realengo en el que funda el ingenio que será conocido como San Juan de Madrazo (Jurisprudencia, 1916: 278). En varias ocasiones se verá envuelto en litigios. En 1817 se le abrió proceso en el Juzgado de Marina por estafa a los marineros de una goleta de su propiedad llamada Junta de Sevilla[33]. El bergantín Junta de Sevilla aparece en la Trans-Atlantic Slave Trade siete veces realizando expediciones a África entre 1815 y 1919, con un total de 1.616 esclavos desembarcados, quedando en el trayecto 216 fallecidos. En 1817, por vez primera en la historia de Cuba, cuatro ingenios azucareros realizan su zafra empleando molinos movidos a vapor; los han importado de Inglaterra a la casa Fawcel, Preston and Co. Limited. Tres plantaciones pertenecen a comerciantes de esclavos, los españoles Pedro Diago y Joaquín Pérez de Urría, en el valle de Güines, y a Juan Madrazo, en Matanzas; la cuarta es del criollo Nicolás Peñalver. Como escribe Moreno Fraginals (1978, I: 207-213), el gran trapiche horizontal y mecanizado "determinó un enorme incremento esclavista"; acelerando el ritmo de producción y aumentando la capacidad productiva por hora, obligó al trabajador esclavo a acoplar sus labores a las exigencias de la máquina. El esclavo no realizaba tareas nuevas o distintas, "pero sí necesitó multiplicar al infinito las mismas labores materiales de siempre, acoplando sus músculos a los pistones de vapor". La máquina de vapor origina un ritmo sostenido de molienda.

Los capitales acumulados de manera rápida y en grandes cantidades no solo proporcionaban una financiación para ser invertida en innovación técnica, de la que carecía el hacendado medio o el dueño de trapiches artesanales, sujeto a un endeudamiento anual y a elevados intereses para sufragar los gastos ordinarios (refacción), sino que podía arriesgar en ensayos sin que se resintiera su capacidad económica, ya que una nueva expedición a la costa de África resolvía el problema. Cuando a partir de 1820 su tracción mueva mazos de hierro horizontales en el molino, la capacidad de extracción de jugo a la caña se multiplica. La máquina introducida por Madrazo había constado 1.050 libras esterlinas, unos

5.500 pesos, una pequeña parte del beneficio de una expedición esclavista. El caso de Juan Madrazo lo muestra a la perfección, ya que no es un simple traficante devenido en plantador.

En los mismos años en que funda el ingenio e importa la maquinaria, desarrollaba una intensa actividad negrera. Cuatro de sus barcos fueron apresados por los británicos entre 1809 y 1817. En diciembre de 1813 el navío Nuestra Señora del Carmen, entonces con el alias de "Isabelita", desembarca 74 esclavos en Batabanó. Entre 1816 y 1818 la goleta Isabelita realiza cuatro travesías negreras. En la etapa final de la trata legal desembarca en Cuba 401 esclavos. Los dos barcos citados no son los únicos que dedica a este tráfico. Madrazo es uno de los mayores comerciantes españoles de seres humanos de la época. Dispone también de los bergantines Dolores, Resurrección, Guadalupe, Descubridor y San José, diez en total antes de 1820. En los últimos citados transporta con vida 1.990 africanos. Sumados a los anteriores hacen 4.007 esclavos. Su valor supera la cifra de 1,2 millones de pesos.

La última expedición de la goleta Isabelita fue despachada el 12 de julio 1817 a las costas de África al mando del capitán Francisco Freire. Tomó 112 esclavos y durante el viaje de regreso murieron 17. Pronto comenzaría una nueva odisea para los 95 supervivientes, en un episodio que tendría consecuencias muy relevantes en diversos órdenes, el jurídico, el internacional y para la suerte de Florida. De regreso con el cargamento de esclavos, la goleta fue capturada el primero de octubre en aguas internacionales por el crucero Successor, un barco corsario habilitado en Baltimore y con bandera de Colombia. La goleta y los esclavos a bordo fueron llevados a la isla Amelia, en el límite de la costa de Florida con la frontera de los Estados Unidos. La isla había sido utilizada como centro de provisión de esclavos por los contrabandistas estadounidenses, especialmente durante la guerra anglo-americana de 1812, siendo la principal vía de entrada para la franja que va desde el sur de Georgia hasta el Misisipi con el distrito de Natchez, es decir, el primer gran espacio del algodón. En junio de 1817 la isla de Amelia fue tomada por la expedición que mandaba el exoficial del Ejército británico Georg McGregor y el capitán de navío caraqueño Lino de Clemente, en una campaña coordinada con las fuerzas libertadoras de Hispanoamérica. El variopinto grupo de

aventureros, bucaneros, piratas, contrabandistas, exsoldados del Ejército napoleónico y patriotas neogranadinos y venezolanos acabó siendo liderado por el corsario y negrero francés Louis-Michel Aury, quien en septiembre creó un Consejo Supremo y proclamó la República de Florida, con el caraqueño Pedro Gual de secretario, como parte de la República de México. La captura del Isabelita trastocó esta insólita empresa.

El navío y su capitán fueron llevados ante el tribunal del Almirantazgo del nuevo Estado, que condenó al barco y ordenó su venta y la de los esclavos, siendo estos comprados por un tal William Bowen, un agente de un comerciante de Savannah. Cuando se hallaban en la Nación Creek, utilizada como depósito temporal, ya que pretendían llevarlos a Florida occidental, fueron incautados al hallarse dentro de los límites del estado de Georgia, al amparo de la ley que prohibía la importación de esclavos a los Estados Unidos. En diciembre de 1817 las tropas norteamericanas ocuparon la isla de Amelia a raíz de este episodio. La opinión del Congreso varió con respecto a Florida, y en marzo de 1818 el general Jackson la invadió con el pretexto de la guerra contra los seminolas. A comienzos de 1819 se firmaba el Tratado Adams-Onís por el que España cedía la soberanía de las Floridas.

La ley de 1807 que prohibía la importación de esclavos dejaba en manos de las legislaturas estatales la regulación del "negro, mulato o persona de color" que hubiera sido introducido infringiendo la prohibición. La Legislatura de Georgia aprobó en diciembre de 1817 la ley que colocaba bajo el control inmediato del gobernador los esclavos de esa procedencia. Y el gobernador John Clark acordó en el caso de los africanos llevados por William Bowen la venta de la mayor parte, dejando una ganancia de 38.000 a 40.000 dólares (las cifras varían en la documentación judicial) a la tesorería del estado. El elevado precio obtenido por los 65 o 68, en torno a 580 dólares por esclavo, demuestra la alta demanda que existe para la nueva región algodonera. La American Colonization Society, que acababa de fundarse para llevar "negros libres" a la colonia de Liberia, solicitó que se le entregaran los que quedaban sin vender, algo más de veinte, mostrando el gobernador su disposición a atender la petición tan pronto como fuera posible, dado que se habían iniciado acciones legales a propósito del asunto. En efecto, Juan Madrazo acudió a los tribunales de los Estados Unidos a reclamar sus propiedades, arrebatadas, según expuso,

en un acto de piratería. La demanda la presentó en Maryland, donde el barco se hallaba registrado.

El tribunal de distrito falló a favor del gobernador, Madrazo apeló y el tribunal de circuito, una corte federal, revocó la sentencia, resolvió a su favor y ordenó la devolución de la goleta, que había sido llevada a Carolina del Sur y confiscada después por las autoridades. Madrazo argumentó en febrero de 1821 que "los africanos eran de su propiedad", que habían sido capturados por un barco habilitado en un puerto norteamericano y comandado por un norteamericano, condenado por un tribunal no autorizado y transportados a los Estados Unidos, donde fueron incautados por un oficial del Ejército federal. Reclamaba la entrega de las ganancias por la venta de una parte y la restitución de los que quedaban "que asciende a veintisiete o treinta". A raíz del fallo favorable a Madrazo, el estado de Georgia recurrió acogiéndose a la undécima enmienda, que limitaba la facultad de los individuos a entablar demandas contra los estados en una corte federal. La demanda fue admitida, aunque mientras se resolvía se ordenó que los ingresos recibidos por la venta de los esclavos, al parecer los varones, le fueran entregados al español. El caso llegó a la Corte Suprema y fue visto en 1828. La trascendencia legal del caso del Isabelita no guarda relación con la justicia o injusticia de la esclavización de los africanos introducidos, ni sobre el fondo de esa misma introducción en un país que lo tenía prohibido, como sucedería tres lustros después con el caso del Amistad, en un clima acerca del abolicionismo o la expansión de los estados esclavistas totalmente distinto. Su trascendencia en el ámbito legal viene dada por el reconocimiento de jurisdicción entre tribunales estatales y federales. El Tribunal Supremo falló que al no hallarse la propiedad en litigio en custodia del Almirantazgo sino de un estado, era una demanda personal contra este y debía ser resuelto por las instancias estatales (Marshall, J. & Supreme Court of the United States, 1828).

Juan Madrazo, sin duda, poseía una considerable capacidad económica. En poco tiempo perdió varias embarcaciones a manos de los cruceros ingleses y de actos hostiles de corsarios, y mantuvo un largo pleito en tribunales estadounidenses durante una década. En 1830 puede estar detrás del bergantín Nueva Isabelita (alias "Número Uno"), capturado

cuando llevaba 140 esclavos y conducido ante el tribunal de Sierra Leona. En 1832 se une a su casa de comercio un sobrino de Laredo, Manuel González, y en 1833 otros dos sobrinos, Juan José Madrazo y Juan Saturnino Rascón[34]. En octubre de 1834, el negrero, siguiendo las previsiones que ha comenzado a hacer con estas tres llamadas, parece disponer su alma para ser acogida en la vida eterna y acuerda imponer sobre fincas de su propiedad un capital de 10.000 pesos, un censo consignativo, a favor del Hospital de San Juan de Dios de La Habana, para uso exclusivo del departamento de mendigos, pero le preocupa que pueda exigírsele un derecho de amortización, exención que se le concede[35]. También sobre el ingenio de su propiedad impuso un censo de 40.000 pesos al 5%, con un rédito anual de 2.000 pesos para que el día de su fallecimiento se les diera la inversión siguiente en su pueblo cántabro, Marrón: 4.000 reales (200 pesos) para establecer una escuela de primeras letras donde pudiera enseñarse gratuitamente a los niños pobres del pueblo, y el resto, una vez deducidos los gastos de envío del dinero desde Cuba, se repartiría en lotes de 3.300 reales a cada una de las jóvenes pobres del pueblo que sean naturales y vecinas para constituir su dote, quedando los regidores como albaceas. Marrón tenía en la época unos 200 habitantes. Madrazo murió hacia 1841, pero destinaba ya 3.300 reales a la escuela desde 1834, año en que se anuncia la plaza de maestro en la *Gazeta de Madrid*. Décadas después, un vecino de Marrón, patrono del legado, solicitó que, existiendo sobrantes, se dedicaran a la construcción de una carretera vecinal en la que se empleara a los trabajadores pobres dada la carestía y miseria que había. El Consejo de Estado, como patrono testamentario, accedió a ello en mayo de 1868 (Colección legislativa de España, 1877: 292-295).

LA LLAMADA DE ÁFRICA: ANTONIO FRÍAS

Antonio Frías Gutiérrez de Padilla había nacido en una familia humilde en la isla de El Hierro, en Canarias, de donde partió hacia Cuba a finales del siglo XVIII. Entró en el comercio de esclavos siguiendo la llamada del comercio libre con África. Alcanzó pronto buena posición, pues en los primeros años del nuevo siglo puede casarse con Bernarda Jacott Martínez,

hija del tesorero de la Real Factoría de Tabaco y sobrina del regente de la Audiencia de Lima y ministro togado del Consejo de Indias, quien en 1790 había recibido de Carlos IV el título de conde de Pozos Dulces. Los Jacott procedían de una familia flamenca establecida en Málaga a inicios del siglo XVIII, reconocida en la clase de hidalgos. Hija de Antonio Frías fue María de los Dolores Frías y Jacott, casada con el general Narciso López de Uriola y, después del fusilamiento de este por liderar una invasión armada a la isla, con el reformador José Antonio Saco. Hijo de Antonio fue también Francisco de Frías y Jacott, nacido en 1809, enviado a estudiar en 1819 a Baltimore, de donde regresó en 1826 al fallecer su padre. Residente en Francia a partir de 1842, Francisco Frías fue un gran impulsor de la reforma de los cultivos en Cuba y se mostró decidido partidario de la sustitución del trabajo esclavo por la colonización con familias blancas europeas. Fue un prominente anexionista de la isla a los Estados Unidos y después partidario de las reformas políticas evitando el enfrentamiento con la metrópoli. La principal propiedad de Antonio Frías fue la finca El Vedado, en las inmediaciones de La Habana, que los hijos parcelarían y venderían con grandes beneficios al convertirse en la principal zona residencial de la ciudad. Bernarda Jacott heredó el título de condesa de Pozos Dulces, y en 1848 este pasó a su hijo Francisco.

La fortuna del canario Antonio Frías se había levantado en la trata. Frías actuó asociado unas veces a Hernández, al mallorquín Pedro Oliver Moll y, por lo común, con David Nagle, un irlandés que desde 1785 se dedicaba al comercio de esclavos, mérito que presentó como aval cuando solicitó la carta de naturalización. Arango lo cita como el beneficiario de una autorización en 1794 para realizar la subasta al mejor postor de un cargamento de esclavos en La Habana, lo que no era habitual en Cuba a diferencia de los Estados Unidos. En el *Papel Periódico de La Habana* es frecuente encontrar anuncios suyos ofertando su mercancía: el 26 de marzo de 1801 se presenta como el consignatario que pone a la venta: "Una Negra mina, de edad como de 15 años, con principios de lavandera y cocinera". Es más habitual, sin embargo, encontrar a la venta esclavos "bozales": "De la Costa de Oro un cargamento de Negros de Naciones mina, arará y lucumí, los que encontrarán en el barracón de D. David Nagle" (Núñez Jiménez, 1998: 47, 238); o el anuncio del 3 de febrero de

1805 en el *Papel Periódico*: "El martes día cinco del corriente, se hará la venta en el barracón de D. David Nagle núm. 17 del cargamento de la fragata Boyard, que acaba de llegar en derechura de la costa de Oro, con 200 negros hermosos de casta lucumies, fantes y aradas".

Frías y Nagle fueron suministradores de esclavos a Pensacola y Mobila, en la Florida occidental, de donde afirmaron haber sido durante muchos años habitantes de la misma. El traslado de 82 esclavos llevados desde La Habana en junio de 1818 dio origen a un litigio con las autoridades estadounidenses. Los consignatarios eran John Inerarity y Henry Mitchlett, residentes de Pensacola y súbditos del rey de España, "con instrucciones para colocar a dichos negros en alguna parte del interior de Florida". La autorización del capitán general José Cienfuegos confirmaba que 69 de los esclavos debían entregarse a Mitchlett y 13 a Inerarity. La goleta Constitution, propiedad de Frías y Nagle, aunque con papeles a bordo en los que figuraba un dueño estadounidense, fue confiscada, junto a la totalidad de su cargamento, por el ejército del general Jackson, que había ocupado Pensacola y el fuerte de Barracas en el curso de la Primera Guerra Seminola, con clara intención de arrebatar el territorio a España. Las pérdidas fueron valoradas en 53.300 dólares, a 650 dólares por cada esclavo; el barco portaba además 100 cajas de azúcar morena y 75 cajas de café (Congress, 1826a: 5-6; 1826b: 5-85).

Los captores se apresuraron a vender los esclavos. En 1821 la Florida pasó a los Estados Unidos. La demanda ante los tribunales norteamericanos se prolongó hasta 1826. Un juez obligó a indemnizar a los negreros. El auto fue apelado basándose en que el acta de 10 de mayo de 1800 del Congreso de los Estados Unidos prohibía el tráfico de esclavos desde los Estados Unidos a cualquier lugar o país extranjero, de dudosa aplicación en el caso, y que desde el 1 de enero de 1808 la introducción de esclavos estaba prohibida, aunque en la fecha del apresamiento la colonia era española. El embarque había tenido lugar el 20 de abril en la costa de África por ciudadanos de los Estados Unidos o residentes en su jurisdicción, sostuvo la acusación. La goleta había partido de La Habana hacia Florida bajo el mando del capitán Henry Packham; en los primeros días de junio de 1818 había sido hallada dentro de los límites jurisdiccionales de los Estados Unidos, acusando a su capitán de haber

merodeado frente a los ríos y costa, en alusión a Mobila, anexionada a la fuerza a Georgia por los Estados Unidos en 1817.

En la indagación realizada se prestaron a testificar a favor de Frías connotados comerciantes de esclavos radicados en La Habana. Francisco Álvarez declaró haber sido secretario de la casa de Frías durante más de ocho años, hallándose familiarizado con sus negocios. Reconoció que David Nagle y Frías organizaron la expedición a la costa de África en la goleta Voladora y después, con destino a Pensacola, los embarcaron en la goleta norteamericana Constitution. El navío debía seguir viaje hasta Nueva Orleans, configurando una ruta mercantil que puede ser indicativa de un tráfico anterior más extenso del que ahora era motivo de controversia.

En efecto, el 15 de mayo de 1818 había arribado al puerto de La Habana la goleta Voladora propiedad de Antonio Frías y capitaneada por el español Gabriel Pérez. Llegó con 448 esclavos de los 461 que había embarcado en la costa (Slave Voyage, 2019). Frías armó la goleta Constitution con 69 africanos y tomó 12 del barracón nº 13, de su propiedad. La noticia de la ocupación de Pensacola por Jackson se supo después de la partida del barco. El también negrero José Antonio Vidal y Pasqual declaró haber comprado dos esclavos del barracón y haberlos embarcado en la goleta estadounidense Louisa, otro de los navíos investigados, a cuenta de Joseph Noriago, de Pensacola, "y entendió que había otros negros embarcados a bordo del mismo barco", sin conocer a quién pertenecían. Explicó que debido a la gran cantidad de navíos de los insurgentes no se empleaban barcos españoles y eran preferibles de norteamericanos. Era conocedor de la prohibición de entrar esclavos negros en los Estados Unidos (Congress, 1826: 27-32).

Solo entre 1810 y 1821 se registran 21 expediciones a África a cuenta de Antonio Frías, pero, como hemos visto, opera desde comienzos de siglo. De los registrados, en uno aparece en sociedad, en los restantes como único propietario. Trasladó 5.374 africanos en 19 de las travesías, no habiendo datos de las dos restantes. De 1812 a 1818, el citado Oliver y Cía., otro de los negreros activos y socio ocasional de Frías (Zeuske, 2017a), figura con siete expediciones.

EL NEGRERO SEDUCIDO POR MADRID: DRAKE DEL CASTILLO

Junto a los españoles y criollos (hispano-cubanos) citados, se cuentan varios extranjeros que toman carta de naturaleza y cuyos descendientes se reclaman muy españoles. Hemos mencionado a Nagle, aunque mayor relevancia tiene la familia Drake. El inglés James Drake, nacido en 1763, hijo de un posadero, se estableció en Cádiz como comerciante en el negocio de vinos con Cuba, hasta obtener en 1792 una orden real que lo autoriza a asentarse en La Habana y Cartagena. Exporta a Europa tabaco, azúcar y café, e importa mercancías para su venta en el Caribe. En 1800 toma un socio para extender el negocio en los Estados Unidos y se radica en La Habana. Su posición le permite contraer matrimonio con Carlota Núñez del Castillo Pérez de Abreu, nieta de los marqueses de San Felipe y Santiago, ricos plantadores que han ampliado sus miras al comercio de algodón en Nueva Orleans. Desde entonces es conocido como Santiago Drake (Wake, 1997: 74). También Drake ingresa en el mundo de la plantación con la propiedad de dos ingenios, Saratoga y Júcaro. Su posición verdaderamente pujante se la proporciona la consignación de esclavos, en la que destaca durante las dos primeras décadas del XIX. Es muy posible que se iniciara en la trata con destino a los Estados Unidos antes de 1808 y que su sociedad con un ciudadano de ese país tuviera ese propósito. En 1807 Santiago Drake aparece como consignatario del bergantín estadounidense Shepherd, que lleva 116 esclavos a Cuba comandado por Samuel Carr. A continuación, consta como propietario de la fragata Francisca, con la que promueve tres expediciones en 1813 y 1814, llevando un total de 465 esclavos. Por los mismos años y frecuentando los mismos puertos, una fragata del mismo nombre realiza varios viajes más, sin que puedan atribuírsele con seguridad. En 1830 se retira del negocio y lo cede a sus hijos, marchándose a vivir a París, donde fallece en 1838.

Los hijos conservan el negocio de la consignación de esclavos y destacan en la exportación de azúcar y en los negocios del tabaco. La cercanía al poder les facilita concesiones diversas, como el dragado del puerto de La Habana. En 1841 disuelven la sociedad. El primogénito, Carlos Drake y Núñez del Castillo, nacido en 1802, traslada su residencia permanente a Madrid mientras mantiene bienes en Cuba, como la participación en los ingenios Vegamar y Saratoga; del primero posee el 62% y del segundo el

30%. Al instalarse en España tiene depositado aproximadamente en la Península una cuarta parte de sus activos. Lo que no queda en Cuba se encuentra en Londres, donde cuenta con socios y apoderados (Bahamonde y Cayuela, 1992: 187). Todavía en 1867 se presenta como dueño de plantaciones y de 400 esclavos en un informe dirigido a la Junta Informativa convocada por el Ministerio de Ultramar. En la capital del reino ejerce de apoderado del Ayuntamiento de La Habana, el puesto que con anterioridad desempeñaron Francisco Arango y Claudio Martínez de Pinillos, una suerte de lobista en la Corte.

En compañía del también cubano Andrés de Arango, Carlos Drake se convierte en uno de los mayores inversores en el desarrollo urbano del ensanche de Madrid. A ellos se debe en no escasa medida la construcción del barrio de Chamberí. En París ha conocido a María Cristina de Borbón, que permanece en el exilio desde 1840, y ha trabado amistad con su esposo, Fernando Muñoz. De la estrecha relación entre ambos da prueba la correspondencia que se conserva. Hallándose el primero en Madrid y el duque en París, en 1845 le reprocha la indiferencia con la que lo ha mirado mientras él promueve un periódico afín y realiza actividades financieras que interesan a ambos. En marzo, el nieto del posadero de Axminster, en el condado de Devon, escribe a la reina Isabel II presentándose como perteneciente a una de las familias "más nobles y ricas de la Isla de Cuba" y solicita la concesión de la Gran Cruz de la Orden americana de Isabel la Católica. Con ello pretende reactivar el expediente de solicitud de un título de Castilla que ha iniciado en 1843. El general y exministro Manuel Remón Zarco del Valle, perteneciente a una familia cubana, fue entonces el encargado de reunir las credenciales de nobleza del aspirante. Se acreditó que Carlos Drake pertenecía al comercio "y a la clase de hacendados", expresión sutil que refería la propiedad de plantaciones con esclavos; Drake, se añadía, había desempeñado comisiones de importancia a cuenta de la Junta de Fomento "y privadamente cuando el Gobierno lo ha tenido a bien" ofreciendo noticias de sumo interés, es decir, actuando de confidente de información insular e internacional. Sus bienes consistían en "Ingenios, Cafetales, Potreros y terrenos montuosos". Sobre sus ingenios Saratoga y Júcaro pesaban algunos censos, sistema de ocupación del suelo en la colonia, y todo ello le producía una renta líquida anual de 50.000 pesos. Certificó todo ello su primo el marqués de San Felipe y

Santiago. Se añadió su parentesco con los Arango (por la rama materna de los Núñez de Castillo) y los cuantiosos préstamos que había hecho al Estado. Esa condición de acreedor había servido, de otro lado, para arrancar concesiones continuas de obras públicas y servicios[36].

En 1845 Drake insiste al duque: "¿Será posible que mi súplica quede desatendida tocante a las gracias del día de la Reina Cristina?". Solo faltaba la firma del ministro de Gracia y Justicia. En esa época sus lazos con el duque de Riánsares son estrechos, actuando como intermediario con inversores internacionales. "Mi querido Duque", le escribe después el 23 de agosto de 1845 desde París, "V. esfuércese con sus razones y su influjo el que se le conceda a Castillon el Camino", dice a propósito de la próxima adjudicación de la línea ferroviaria de Madrid a Irún. Las corporaciones de Bilbao y San Sebastián apoyaban la concesión a una empresa española, y Drake les reprocha "dejarse llevar por las palabrotas de la Nacionalidad, Patriotismo y otras farándulas", cuando luego estas no podrían reunir los capitales precisos. En cambio, Castillon tenía la adjudicación de la línea de Cádiz a Madrid y disponía del respaldo de James Rothschild. Esta operación, dice, "es cosa que a V. tendrá mucha cuenta por más de un motivo". Carlos Drake negociaba con Castillon en nombre de Riánsares. El 21 de julio de 1846 Drake obtendrá la concesión del ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz. Ni uno ni otro proyecto se llevan a cabo. La confianza entre Drake y Riánsares llega al punto de hacer depositario al segundo de la plata labrada que introduce en España sin autorización, ya que entonces estaba prohibido hacerlo, y de otros enseres que remite a Madrid. Entre tanto, menciona sus viajes de negocios a Londres. Poco más tarde, en una posdata, buscando influencias en la Corte, le dice: "No deje V. de hablar a Salamanca para la presidencia del Camino". Drake orienta muchos de los pasos del duque en los negocios y las redes políticas. Es conocedor, asimismo, de las relaciones que Riánsares mantiene en Cuba. "Querido Duque: mucho preciso que me envíe V. una carta para Parejo en que le recomiende V. se vea con el general O'Donnell y con Pinillos recomendándoles *La Crónica* por interesar a V. su buen éxito y acogida en esa Isla". Cuando finalmente se aprobó concederle la Gran Cruz, Drake se lo agradeció a Riánsares como un obsequio suyo, dado que se había comprometido a hablarlo incluso con la reina ("Cuando yo me ponga la

Cruz, V. se la pondrá", le escribe el cubano). Cuando se pensó en designar algunos senadores vitalicios por la isla de Cuba, Drake pidió a Riánsares que sugiriera su nombre a Narváez[37].

El 20 de noviembre de 1846 la reina concede a Carlos Drake el título de conde de Vega Mar. Diez meses después contrae matrimonio con Virginia de la Cerda Gand-Villain Palafox, marquesa de Eguarás, hija de los condes de Parcent y de los marqueses de Fuente el Sol, procedentes de la casa de Medinaceli. Virginia de la Cerda es prima de Eugenia de Montijo, casada en 1853 con Luis Napoleón, emperador de los franceses. El hijo menor del conde de Vega Mar, Emilio Drake y de la Cerda, recibió el título de marqués de Cañada Honda.

DE SANTIAGO DE CUBA A CÁDIZ

En Santiago de Cuba el mayor interés de los comerciantes estaba en acceder a las colonias extranjeras vecinas a comprar esclavos. En tres meses de 1802 se solicitaron 43 patentes. A partir de ese año se incorporan algunas expediciones de barcos estadounidenses, británicos —durante la Paz de Amiens—, daneses y, en 1807, franceses. A partir de 1809 son fragatas y goletas españolas, con mayor asiduidad desde 1816 a 1820. En la etapa de ilegalidad, en la década de 1820 y hasta el tratado de 1835, la región oriental de la isla adquiere interés para los alijos clandestinos por la menor vigilancia marítima y de los agentes ingleses.

Hasta 1826 casi todas las expediciones están organizadas por casas francesas y barcos de esta bandera. Hay notables excepciones de celo patriótico. La goleta Ataja Primo, siendo su capitán Ignacio González, partió el 9 de julio de 1827 de Santiago de Cuba a África con mercancías de contrabando de Jamaica. Regresó con 440 esclavos para una sociedad formada por Francisco Illas, Francisco Narváez, Juan Tello, Felipe Fernández de Castro, Ignacio Carbonell, José Riera y José Baradata, españoles en su casi totalidad. Sus accionistas son las mismas autoridades que debían impedir ese tráfico: Narváez es el comandante del cantón, Illas es brigadier y gobernador de la provincia, Felipe Fernández de Castro es el intendente, Juan Tello es también brigadier (Franco, 1980: 326).

A medida que se estrecha el cerco de los informantes ingleses, los

desembarcos tienen lugar no lejos de las plantaciones a los que van a ser destinados, en Matanzas, Cienfuegos, Trinidad, Sagua, Bahía Honda, Mariel, Isla de Pinos, etc.; más tarde Holguín y el norte de la isla. Los comerciantes de esclavos de Santiago se dedican a un negocio menor en la mayoría de los casos, para particulares, mientras los hacendados se convierten en clientes de casas extranjeras que operan en el Caribe o acuerdan participaciones para suministrarse esclavos de África. El comerciante especulador a gran escala es una rareza. En cambio, prosperan las casas de comercio que se dedican al comercio "en tierra", haciéndose cargo de un alijo para conducirlo a occidente empleando la navegación de cabotaje, nunca en grandes partidas. Junto a estos, se hallan las casas de comercio que ofrecen financiación a los primeros y están en condiciones de tomar parte directa en una expedición a África, como la familia catalana Vidal-Quadras, formada por los hermanos Manuel y Alejo, después de instalarse en 1823 en Santiago.

Si los inicios de Vidal-Quadras son modestos, en 1833 constituyen con otros socios la sociedad Vidal Hermano y Cía., luego Vidal y Cía., operando como comerciantes-banqueros y consignatarios de buques. Poseen un cafetal con 51 esclavos (Rodrigo, 2009: 103). En Barcelona constituyen una segunda sociedad, Vidal-Quadras Hermanos. Hacia 1850 la familia se ha trasladado a Barcelona y regenta una solvente casa de banca. En 1912 la firma fue adquirida por el Banco de Barcelona, entidad que declaró la suspensión de pagos en 1922; los activos resultantes dieron lugar al Banco Comercial de Barcelona, adquirido en 1932 por el Banco Hispano Colonial, que en 1950 integró el Banco Central; en 1991 una nueva fusión dio lugar al Banco Central Hispano Americano, absorbido en 1999 por el Banco Santander. La casa Vidal-Quadras, el Banco de Barcelona y el Hispano Colonial fueron constituidos con capitales inicialmente formados en el comercio de esclavos.

Tal y como recoge la página web familiar, entre los descendientes de los Vidal-Quadras se cuentan la marquesa de Caldas de Montbuy, un vicepresidente del Parlamento Europeo o la diseñadora Ágatha Ruiz de la Prada y Sentmenat. La connotación pública de Alejo Vidal-Quadras, durante tres lustros dirigente político del Partido Popular de Cataluña y eurodiputado, más tarde uno de los fundadores del partido de ultraderecha Vox, revivió el pasado familiar negrero en el contexto de una campaña

electoral. Respondió el aludido: "Últimamente no hablo con mi tatarabuelo. ¿Qué quiere que le diga?". A continuación, se debatió si la propiedad de esclavos, hecho constatado, era equiparable al comercio de esclavos, y si la primera figura, la del propietario de personas, correspondía también a la del *negrero*. En algún momento, el dueño de la plantación hubo de comprar esclavos, del mismo modo que los vendió con el cafetal. Pero parece que esta circunstancia, al realizarse dentro de Cuba en un marco legal entonces, puede separarse del hecho de que la procedencia de los esclavos era ilegal debido a su introducción fraudulenta, o si la legalidad del acto realizado subsanaba el hecho de que se comerciaba con esclavos al pasar de uno a otro titular. A ello se añade que la casa de comercio estaba especializada en el crédito, y que los demandantes de financiación en Santiago de Cuba eran esencialmente plantadores que debían sufragar los gastos de la hacienda hasta la siguiente cosecha y adquirían esclavos para el trabajo comprados en África, o comerciantes dedicados de forma directa a ese tráfico. ¿Qué quiere que le diga?

El epicentro del comercio transatlántico de africanos esclavizados durante la etapa libre del tráfico (1789-1820) estuvo en las costas americanas, especialmente en Cuba, donde se centra la mayor demanda. Al mismo tiempo, casas de comercio, patrones de barco y aventureros organizaron armadas desde puertos españoles. Partían de la costa catalana y balear, de la vasca y la cantábrica, de Andalucía. Destacaron dos ciudades españolas: Cádiz y La Coruña. De los registros de la base Trans-Atlantic Slave Trade, completada con la consulta de la prensa local, se infiere que de 1789 a 1820 partieron 53 navíos de Cádiz para la trata y 51 barcos en la fase ilegal que sigue hasta 1866 (Chaviano, 2019: 171). Son cifras mínimas para la segunda etapa. A gran distancia se sitúa el puerto de Santander, con 13 barcos hasta 1819, aunque la comparación, como sucede con La Coruña, no es posible realizarla dado que no se ha seguido la misma metodología al reunir los datos ni se ha integrado la información disponible, a la que después haremos mención.

La casa mercantil española Disdier & Murphy operaba desde Cádiz. Tenía factores en Tenerife, Veracruz y La Habana, todos miembros de la familia Murphy, irlandeses establecidos en Málaga en el siglo XVIII para

dedicarse al comercio ultramarino de mercancías en general: vinos, tejidos, aceite, grano, ferretería, utensilios, etc. En 1805, Juan Morphy Porro (el nombre lo escriben de forma indistinta Morphy o Murphy) se asocia al inglés William Gordon y forman una sociedad que provee de frutos a los puertos americanos, en especial de harinas, e importa azúcar. En febrero de 1818, a raíz del hundimiento de su goleta Bella Muchachita en un afluente del río Pongo, se puso de manifiesto su dedicación al comercio de esclavos. El capitán del navío era el español José Antonio Roldán, quien para evitar exponerse a los cruceros ingleses ordenó que el barco fuera incendiado (López Pérez y Pavía, 2015: 248). Un año antes, Roldán había transportado a La Habana por cuenta de Juan Gober, propietario de la goleta Piragua, 155 esclavos, un 85% mujeres. El bergantín Zaragoza es propiedad de Disdier & Murphy y se muestra muy activo en la trata: en 1810 traslada 162 africanos, el 78% varones; 207 en otro viaje ese mismo año; en 1812 son 151; en 1816 desembarca 195, de 232 que había comprado, siendo el 73% varones. La goleta Zaragozana, de la misma casa, transporta 204 esclavos en 1815 (Slave Voyages, 2019).

Descendiente de esta saga de comerciantes y negreros es Guillermo Morphy, educador y musicólogo protegido por Isabel II, tutor del príncipe de Asturias y secretario particular de Alfonso XII, a quien debe, en 1882, el título de conde de Morphy, en la actualidad en posesión de la familia Galbis Dolz de Espejo.

No fue la única casa gaditana dedicada al comercio mixto, de frutos y personas. Hemos visto del otro lado del Atlántico a numerosos apoderados y representantes operando entre el final de los asientos y la trata libre. El Consulado de Comercio, reducida su importancia, continúa ejerciendo un gran control sobre las transacciones de Ultramar y acapara cuatro quintas partes de los intercambios. La trata libre modifica sustancialmente la proporción. Aunque intervengan mercancías españolas en el trueque, no son las primordiales, y el circuito de tráfico humano deja a la Península en un lugar muy secundario, accidental.

DE LA COSTA EN BRUMAS A LAS TINIEBLAS

La reorientación de La Coruña del tráfico mercantil ordinario al comercio

esclavista a raíz de la crisis del comercio atlántico ha sido estudiada por Alonso Álvarez (1986). Será una de las sucesivas reorientaciones del mundo gallego del mar para adaptarse a las circunstancias cambiantes. La decadencia del tráfico mercantil comenzó siendo suplida por las licencias para dedicarse al corso en el citado clima bélico, a partir de 1779. Entre 1789 y 1818 fueron concedidas nada menos que 232 licencias. Varios de los iniciados en esa práctica arriesgada derivaron al comercio con África de maderas, marfil y esclavos. Una de las características de la ciudad portuaria, como último amarre europeo, es que pudo concentrar la ruta cantábrica hacia Ultramar, lo que atrajo a comerciantes y a consignatarios de otros puntos: catalanes, vascos, leoneses y franceses, de forma que existía cierta infraestructura y alguna financiación.

Juan Francisco Barrié era un comerciante francés que abandona Francia a raíz de la Revolución. En 1794 se instala en La Coruña. Dedicado al comercio con América, además de propietario de una fábrica de sombreros, explicó que la decadencia del primero, iniciada a finales del siglo XVIII y continuada en sus primeros lustros, le condujo a dedicar sus barcos al comercio de esclavos, "teniendo la noticia que algunas expediciones dirigidas a la costa de Guinea a efecto de conducir negros a La Habana habían producido decentes resultados". Alonso Álvarez (1986: 226) registra este y otros testimonios de comerciantes —Francisco Romeu, José Ramón Santos, Marcial Francisco de Adalid— que ratifican la sustitución del comercio colonial en decadencia por el comercio de esclavos en la costa de África.

De las 77 expediciones negreras salidas del puerto de La Coruña entre 1816 y 1820, momento de máxima participación, 13 fueron expediciones de Barrié. Romeu y Adalid figuran con tres cada uno, Santos con dos. Otros de los nombres que sobresalen en el tráfico gallego son Bartolomé de las Casas Díez y José Blanco, con cuatro expediciones cada uno. Alonso Álvarez identifica 32 negreros operando en La Coruña, de ellos 26 locales, la mayoría de casas "respetables" del comercio, en palabras de Barrié. Quienes disponían de navíos mercantes los dedicaron a ese tráfico, otros adquirieron embarcaciones negreras de procedencia norteamericana (el bergantín James Monroe se convirtió en El Águila), británica y francesa; en 1816 Barrié encargó tres bergantines y dos corbetas a arsenales de Nantes, en los que invirtió cerca de dos millones de reales. Los

comerciantes actuaron en sociedad, variando los socios en las sucesivas expediciones. De acuerdo con las toneladas de desplazamiento y la carga que suele ser habitual (1,2 por tonelada), la trata gallega pudo haber transportado en cinco años cerca de 7.000 esclavos, proporcionando una rentabilidad estimada entre el 233 y 360% (Alonso Álvarez, 1986: 2276-233).

En la línea de lo expuesto, José Hijosa, procedente de Medina de Rioseco, se radicó en La Coruña para dedicarse a la navegación. A partir de 1779 entra en el corso y, tras la apertura al tráfico en 1789, si no antes, reconvierte su actividad en el comercio de africanos con el Río de la Plata. En 1796 el navío de su propiedad, San José y Nuestra Señora del Carmen, conducido por el capitán José Briñas, toma una carga de esclavos en Gambia y los conduce a La Habana para el comerciante y armador Luis Beltrán Gonet. Esta combinación vuelve a repetirse un año más tarde con el navío de nombre Manchester, que conduce 45 esclavos tomados en Gorea y que serían desembarcados en un punto indeterminado del Caribe inglés. Beltrán Gonet pasó por un adelantado del tráfico negrero en Cuba cuando en septiembre de 1798 la Junta del Real Consulado de La Habana acordó felicitarle por el éxito de su empresa —otra expedición había desembarcado el día anterior 123 esclavos procedentes de Senegal— y poco después le ofrece el respaldo de la corporación al rescate de dos de sus embarcaciones que habían sido apresadas por los británicos. La de 1798 no era la primera expedición con éxito de Beltrán Gonet, como afirma Moreno Fraginals, sino la confirmación de una carrera fulgurante y exitosa, tampoco enteramente criolla, pues el navío y posiblemente la tripulación eran gallegos, así como el propietario, José Hijosa, castellano radicado en La Coruña. Gonet se hallaba asociado con Mariano Carbó Baralt hasta su quiebra en 1803.

Carbó era un catalán llegado en 1782 a La Habana. En 1787 había sido propuesto para ser uno de los dos consiliarios navieros en la Junta del Real Consulado que se solicitaba a la Corte, y llegó a ocupar un puesto en ella. En 1798 aparece como dueño de un ingenio azucarero y denunciando terrenos realengos en el cabo San Antonio, al oeste de la isla. En 1799 es propietario de los ingenios Jesús Nazareno y San Ignacio, con 58 y 75 esclavos. Es también apoderado de la compañía de seguros marítimos de la que es director en La Coruña Jerónimo Hijosa, es muy posible que socios

en este ramo. En 1794 el navío Nuestra Señora del Carmen fue capturado por corsarios franceses cuando se dirigía equipada para una expedición negrera. Su capitán era Ignacio Pica, a quien un año más tarde encontramos desembarcando 208 esclavos, esta vez por cuenta del comerciante de Liverpool John Dawson. Los armadores del Nuestra Señora del Carmen eran Mariano Carbó y el director de la otra casa aseguradora de La Habana, Pedro Diago. Esta alianza y esta expedición simbolizan la emergencia de la participación cubana en la trata (Ortega, 2006: 225-227), o, para ser precisos, desde Cuba, pues los dos comerciantes son catalán y gallego, respectivamente, aunque han arraigado en la colonia, y como se ve por la experiencia del capitán, no es todavía una sustitución del suministro británico. La quiebra de Carbó deja una deuda con la Real Hacienda superior a los 100.000 pesos. Mientras estuvo operando, mantuvo negocios, entre otros, con José Xifré.

A otro Mariano Carbó, capitán de barco (los apellidos de la misma procedencia se repiten con una frecuencia asombrosa), lo encontramos en 1817 arribando a Santiago de Cuba con 142 esclavos llevados desde África en la goleta Panchita; un año más tarde sigue el mismo itinerario en la goleta Habanera, con 131 esclavos. Durante la etapa de trata clandestina dirige otras tres expediciones entre 1828 y 1833, según las denuncias inglesas: los bergantines Teresa, Águila y Juanita.

Hijosa ha sido recordado recientemente por haber empleado como criada a Isabel Zendal, a la que luego colocó como rectora al frente del orfanato de la caridad que patrocinaba. En 1803, Zendal fue puesta al cuidado de los 22 niños, de entre 3 y 9 años, que fueron inoculados con la viruela de dos en dos para conformar una cadena de transmisión que permitiera su traslado a América e iniciar con ello una vacunación masiva. Los portadores fueron escogidos entre diversos orfanatos, y una vez en América, los supervivientes fueron sustituidos por otros niños que, en sus traslados por el continente o a Filipinas, pasaron penalidades sin fin. La Real Expedición Filantrópica, con un fin supremo, se cobraba las vidas de desvalidos utilizados como portadores de la inoculación. El capitán de la corbeta María Pita era Pedro del Barco, residente con su familia en La Coruña, en cuyo domicilio servían dos criadas y dos esclavos negros, uno de los cuales le acompañó en el viaje en calidad de segundo cocinero de la

expedición (López Mariño, 2018: 15). Este cuadro familiar da cuenta de lo habitual que era la presencia de esclavos en 1800 después de la introducción de comerciantes y patrones gallegos en el tráfico. En la casa del comerciante Hijosa, donde servía Isabel Zendal, según el padrón de 1794, se hallan registrados un negro y una negra esclavos (López Mariño, 2018: 44).

En Cuba, no disponiendo de reemplazos adecuados para proseguir la campaña, el director de la expedición, Francisco Xavier de Balmis, compró "un joven tamborcito del Regimiento de Cuba" y a "tres negras de Santiago", que, cumplido su cometido, "vendí después con pérdida de 350 pesos", escribió desde Macao el 30 de enero de 1806 al ministro de Justicia José Antonio Caballero[38]. La vida de un expósito en Europa carece de valor, rodeados del estigma de su nacimiento, mientras en las colonias un niño esclavo es una mercancía que encierra un potencial de trabajo adulto. No hay cesiones ni donaciones sino ventas.

Balmis, cirujano militar, había ingresado en el Regimiento Zamora y en 1787 siguió a este cuando fue enviado a Veracruz. Un año más tarde solicitó el retiro para pasar a la ciudad de México como agregado al estado mayor. Con la excepción de un breve periodo de dos años, permaneció en Nueva España hasta su regreso a Madrid en 1795, donde fue nombrado médico de la corte de Carlos IV. En estos desplazamientos hizo escala en La Habana.

La Real Expedición Filantrópica incorporó en México a otros menores expósitos para proseguir con la iniciativa humanitaria. Los niños supervivientes, lamentará Balmis, fueron en México tratados por las autoridades "con la mayor miseria y desprecio", y luego quedaron abandonados y no se cumplió el compromiso de "devolverlos a sus pueblos de su naturaleza" (Ramírez, 2003). El cirujano mostró su compasión por los "galleguitos" que no eran cuidados como se había prometido a padres y familias de acogida —son expósitos, muchos con madre conocida y depositados en hogares particulares—, y padecían grandes penalidades en los traslados.

La esclavitud tampoco es ajena al ideólogo y artífice de la expedición filantrópica. En 1803, antes de partir hacia América, hace testamento y en él declara como herederas a partes iguales a una hermana y

a Manuela, su esclava que tiene en su casa y compañía y dio libertad el día de su bautismo según

consta en la escritura de venta que para en poder de dicho D. Juan Lázaro, y hereden por iguales partes, [...] y dispone que si la dicha Manuela su esclava se hallase al tiempo de su fallecimiento del otorgante en la menor edad, sean sus tutores, pero que si hubiese salido de aquella época se le entregase íntegra la mitad de mis bienes pues así es mi expresada voluntad (Tuells, 2011: 11).

Lázaro era un amigo cercano, director de la Real Calcografía de Madrid. No aporta aquí otra información sino que posee una esclava menor de edad y que en la escritura de compra se le concedía la libertad, pero no se le había dado "papel", la correspondiente cédula, y ante el público era presentada como esclava. El beneficio a la niña, en detrimento de la esposa e hijos que ha olvidado en Alicante, permite pensar en una relación paternofilial. María Manuela era el nombre de una de sus hermanas pequeñas y pudo haberlo adoptado de ella. Hallándose en Sevilla a disposición de la causa patriótica, el 8 de marzo de 1809 Balmis se dirige a la Junta Suprema Central y explica que al salir de Madrid de manera urgente ante la presencia de los franceses no le fue posible atender a su familia, "que viene ahora caminando" para reunirse con él. Solicitaba que no se impidiera la llegada de "su familia compuesta de una Mulatita esclava llamada María Manuela de edad de 18 años, de una criada de 30 nombrada Manuela Ruiz y de un muchacho asturiano llamado Isidro" (Derozier, 1970: 363). Por la edad mencionada, María Manuela había nacido, por lo tanto, en 1791, mientras Balmis reside en México, y aunque no se menciona más, la escritura a la que se alude pudo haberse hecho en Veracruz o en México, durante su estancia, donde es conocido por una vida bastante licenciosa. El 10 de enero de 1810, ante la inminente caída de Sevilla en manos francesas, el médico trataba de ponerse a salvo solicitando permiso para ir a México. Iba acompañado de "su familia", que detalla: un tal Manuel Ruiz, "José (negro)", Manuela de San José y Agustina de San José, "también de color moreno". Manuela y Agustina —si se toma San José por apellido— quizá son manumitidas, ya que los esclavos carecen de patronímico, si bien la primera puede ser también la esclava que lo ha acompañado todos estos años. Trece días después, ante la inminencia de la partida del buque que ha de llevarlo a Veracruz, y ante la ausencia del esclavo José, que no se ha presentado, pide excluirlo del pasaporte al no llegar a tiempo[39]. El niño ladino comprado en La Habana durante la expedición se llamaba Miguel José. ¿Es el mismo que trajo de *souvenir* para que le sirviera? ¿Se ha retrasado o extraviado en algún encargo? ¿Ha

decidido no acompañar a su dueño y, con ello, procurarse la libertad? El rastro del negro José se pierde.

En su último testamento, de 1818, Balmis vuelve a hacer mención a la joven agregada cuyo nombre había desaparecido de las últimas voluntades dictadas en 1813 y 1816: "Igualmente mando a María Manuela mi criada y esclava que fue, casada con Luis Viguri y se hallan en mi compañía y casa en atención a lo bien que me ha servido, que se la den y entreguen diez mil reales de vellón en metálico por una vez y la pido me encomiende a Dios". Le deja también el menaje de la casa, signo de proximidad. La otra criada había dejado de servirle y aquí se ofrecen dos novedades: "esclava que fue", dice refiriéndose a María Manuela, es decir, en algún momento se ha hecho efectiva la manumisión y posiblemente ha sido al contraer matrimonio; la segunda es que esta ha vuelto a servirle. El plural utilizado dos veces para referirse a la antigua esclava casada da cuenta de que el matrimonio convive con él. Viguri no es un apellido común en Madrid. Un lustro antes, en agosto de 1808, mencionar a Luis Viguri es mentar el episodio que conmocionó a las clases elevadas de la Corte y a las instituciones. El antiguo intendente de La Habana hasta 1807, protegido de Godoy y muy cercano a este, caído en desgracia con motivo de la conjura del Escorial y puesto en libertad en abril anterior, fue víctima de una agresión colectiva en la que se mezcla la denuncia de un sirviente y la fama de godoyista y afrancesado que se le atribuye. De todas las versiones sobre el episodio, Alcalá Galiano añade en sus *Memorias* un detalle que los restantes omiten, el color y condición del criado:

> Habiendo Viguri maltratado a un negro, su esclavo, y quejándose ese calumniando a su amo, se juntó gente a los gritos, y la fama no buena en el concepto popular del desdichado amo produjo un alboroto en que cayó muerto Viguri, atándose enseguida una soga a su cadáver, con lo cual, atado, fue arrastrado por las calles entre gritos de aplauso de gente frenética, si no malvada (Alcalá Galiano, 2009: 133).

La relación entre el Luis Viguri casado con la "mulatita" María Manuela y acogido en la casa de Balmis, y el Viguri de la Fuente, intendente del Ejército en La Habana cuando arriba la Real Expedición, es un misterio. Es obvio que la esclava de Balmis no contrajo matrimonio con el intendente, lazo prohibido a personas del linaje del funcionario, pero pudiera haberlo hecho con el que había sido su criado —si lo trajo consigo de Cuba es muy

probable que le hubiera dado su apellido— mientras aquella permaneció en Madrid a la salida de Balmis en 1808.

CAPÍTULO 3

LO QUE LAS NALGAS DE BLAS LUCUMÍ DIJERON A DOMINGO ALDAMA

RUDAS FAENAS

Los comerciantes vascos se establecieron en la ruta del Caribe insular, Cartagena, Panamá, Venezuela, el Río de la Plata y Perú. Es la mayor constante en términos históricos y enlaza la temprana dedicación de los puertos andaluces y canarios con la fuerte presencia catalana y montañesa de la última época. Algo semejante a lo indicado para la migración catalana tiene lugar en el País Vasco. A diferencia de la anterior, la tendencia a pasar a América con fines mercantiles tiene una larga tradición asociada a la condición de súbditos de la Corona de Castilla y a los privilegios de hidalguía, que lo mismo los libraba de obligaciones propias de los plebeyos que los mantenía en una honesta pobreza. También aquí las compañías de comercio de La Habana y Caracas abrieron camino, así como el asentamiento temprano de mercaderes vascos en Lima, Cartagena y Buenos Aires. Fernández de Pinedo (1993: 25-36) nos mostró el resultado de una exploración en los libros de difuntos de las iglesias costeras del País Vasco, donde era costumbre anotar a los vecinos o parroquianos fallecidos fuera de la localidad. En seis municipios vizcaínos, entre 1780 y 1819, el 35,22% de los fallecidos en América había muerto en las Antillas; entre 1820 y 1879 la proporción pasó al 78,85%. A partir de 1810 aparecen vascos fallecidos en África: cinco ese decenio, 20 en el siguiente, 29 en la década de 1830, seis y ocho en los dos decenios siguientes, 68 en total, casi uno de cada diez de los que fallecieron en América y África. En las anotaciones se registran Guinea, en viaje hacia o de Guinea, indicadores de la actividad a la que se dedicaban.

Los vasco-navarros establecidos en Cuba y Venezuela a lo largo del siglo

XVIII siguieron la estela de los que desde el siglo XVI formaron parte de la avanzadilla de batalladores, encomenderos, comerciantes, mineros y marinos instalados en La Española, Nueva España, el Reino de Nueva Granada, Perú, Chile y el Río de la Plata. La pobreza del territorio vasco y las aduanas con el resto de la Corona de Castilla, a la que pertenecía, dejaba a su población alternativas escasas a la pesca, la marina mercante, servir en los tercios y los galeones reales y las pequeñas forjas y astilleros. El viejo roble de las libertades forales era a medias una jaula de hierro y a medias —privilegio de que al no ser considerados plebeyos podían ser tomados por hidalgos— poseían la ventaja que se desprendía de los llamados "vizcaínos": la franquicia para acceder a empleos reales y dedicarse al comercio en los dominios de la Corona de Castilla, la monarquía más poderosa del siglo XVI y primera mitad del XVII, una de las tres principales de Occidente hasta 1808. La Real Compañía de Comercio de La Habana, autorizada en 1740, situó en posición destacada al navarro Martín de Aróstegui y Larrea, su presidente; a Bernardo Amboludi y Arriola, hijo de un guipuzcoano de Hondarribia y pariente político de José del Campillo, secretario de Hacienda, Marina e Indias desde 1741 y anterior director del Astillero de La Habana; y a José Arango y Loza, que había sido director de la Factoría de Tabacos y era hijo de Pedro Antonio Arango Monroy, de Sangüesa, Navarra, pasado a Cuba. Fueron algunos de los que ocuparon cargos en la junta de la sociedad mercantil. Aróstegui logró las primeras contratas para llevar esclavos a Cuba al amparo del Segundo Pacto de Familia entre España y Francia, por el que se consideraba cancelado el asiento de negros concedido a los ingleses y el rey se comprometía a concederlo en adelante solo a sus vasallos (Garate, 1994: 24-38). Los citados apellidos se convirtieron en la segunda mitad del setecientos en la expresión de la pujante clase de plantadores renovada desde el comercio, frente a los antiguos señores de los hatos ganaderos y la exclusividad de los oficios reales. Las condiciones creadas después de que los ingleses evacuaran La Habana en 1763 y la bonanza mercantil que vivió al socaire de las guerras contra Gran Bretaña, de 1779 a 1783 y desde 1796 (Piqueras, 2014), atrajeron a una nueva hornada de emigrantes, buscadores de fortuna y aventureros.

Domingo Marcos de Aldama y Aréchaga nació en Gordexola, Vizcaya, en 1787 según algunos registros, y en 1790 o 1791 según su declaración con

motivo del caso que después se refiere. Su padre era de Amurrio, en Álava, y su abuela paterna llevaba de primer apellido Zulueta. Con unos 14 o 16 años, en 1804, Domingo Aldama solicitó pasaporte para pasar a Veracruz, a donde había sido llamado por su tío Domingo de Arechaga, quien regentaba una compañía de comercio en Urecho, Michoacán[40]. Domingo de Arechaga, de la misma procedencia que el sobrino, había viajado a Nueva España en 1785, instalándose en Valladolid, donde el hacendado José Nicolás de Michelena lo había reclamado a su padre. Hacia 1800 Arechaga había formado compañía con Michelena y en 1805 se vio envuelto en acusaciones de fraude en el arrendamiento de unas haciendas pertenecientes a un legado testamentario que administraba su socio. No hemos encontrado constancia de la fecha de salida de Domingo Aldama de México y de su llegada a La Habana. Tal vez desistió de trabajar para su tío o se alejó a raíz del pleito que envolvió a la casa de comercio. Sin bienes ni referencias, su primera ocupación en la isla es la albañilería, según su biógrafo, si bien añade que pronto comenzó a trabajar para Gonzalo Alfonso en el comercio de tejidos El Navío, donde reunió "una cantidad cuantiosa" con "rudas faenas" e "incontables economías" (Llaverías, 1937: 6), otro ejemplo del falseamiento sistemático llevado a cabo para rescatar a los patricios decimonónicos. La fuente de enriquecimiento de Alfonso provenía de otra suerte de navíos, los que empleaba en la trata de esclavos a través del Atlántico, como era público y el propio Llaverías admite. Su nuevo empleado debió de auxiliarle en el negocio, entonces legal. En otro caso resulta difícil que hubiera consentido que su hija Rosa contrajera matrimonio con un mozo de almacenero llegado de México, convertido en empleado de confianza en la venta de textiles. En 1815, a la edad de 25 años, tiene lugar el casamiento, y en 1816 funda el ingenio Santa Rosa. La hacienda, en las inmediaciones de Matanzas, tiene 35,5 caballerías de tierra (475,7 hectáreas) y dio su primera zafra en 1819. Pronto comenzó a introducir reformas en su propiedad a la vez que fundaba otros dos ingenios colindantes, el Santo Domingo y el San José; aún poseería un cuarto ingenio, Concepción. La fundación de un ingenio requiere en la época de un capital de entre 200.000 y 350.000 pesos.

Otro biógrafo dispuesto a edulcorar al hombre hecho a sí mismo con esfuerzo reconoce que la fortuna personal del emigrante vasco la hizo al

destinar sus caudales a costear las expediciones a Guinea para proporcionar "brazos" a los ingenios de su suegro (Álvarez Pedroso, 1948: 21-22). Debemos insistir: todo apunta a que ya colaboraba con Gonzalo Alfonso y que se mantuvo en la trata en las décadas siguientes, lo que resultaba útil para su capitalización y le era necesario para abastecer las plantaciones de su propiedad. En la epidemia de cólera de 1833, solo en el ingenio Santo Domingo fallecieron más de 75 de los 130 esclavos que poseía (Saco, 1833: 109).

En la descripción que del ingenio Santa Rosa hace Justo Cantero en 1857 refiere que en 1828 alcanzó la producción de 3.000 cajas de azúcar, siendo la mayor producción con trapiches movidos todavía por bueyes; en 1836 introdujo la máquina de vapor y en 1849 un tren al vacío de baja temperatura importado de Londres. A mediados de siglo, el barracón de los esclavos tenía 100 varas "á cada viento", unos 85 metros cuadrados. El barracón fue la respuesta que dieron los plantadores ante el aumento de tamaño de los ingenios, con la consiguiente ampliación de la dotación de esclavos, después de las insurrecciones de los años treinta. Era un gran recinto cerrado, con una única puerta, a veces con un patio interior, donde los esclavos eran recluidos al anochecer, en una concepción carcelaria de la vigilancia y el control (Pérez de la Riva, 1978). El ingenio Santa Rosa tenía 300 esclavos, 30 chinos contratados y 12 operarios blancos. En el barracón, el espacio para cada esclavo no llega a 0,3 metros cuadrados. En 1836 Domingo Aldama se contaba entre las 16 mayores fortunas de la isla. En 1841 experimentó una rebelión y 1844, el *año del cuero*, se sumó a quienes pedían el cese de la trata y la búsqueda de alternativas laborales ante las insurrecciones de Matanzas y la supuesta conspiración descubierta por las autoridades que implicaba a libres de color, lo que le ha concedido un halo de reformista previsor.

La rebelión de 1841 en los dominios de Aldama ofrece algunas peculiaridades que convienen ser destacadas. En primer lugar, por su carácter urbano; después, por la considerable violencia empleada para sofocarla; en tercer lugar, por el entorno en el que se produjo y la dedicación de los esclavos. Domingo Aldama, unas tres décadas después de su llegada a la isla, convertido en uno de los hombres más ricos de la colonia, quiso exhibir su posición y dispuso que se construyera un palacio

de notables proporciones: había considerado el momento de convertir parte de su capital económico en capital social. Iba a edificar una enorme mansión, en un lugar muy visible, con un estilo neoclásico reconocido como el de la vieja nobleza, aun cuando estéticamente respondiera a una moda de medio siglo atrás.

Hasta entonces, desde los inicios del siglo XVIII, las grandes casas y palacios de La Habana habían sido edificados en torno a las plazas y vías principales: la Plaza Vieja, la de San Francisco, la plaza de la Catedral, la plaza de Armas, las inmediaciones de todas ellas y las calles Obispo, Mercaderes, O'Reilly, etc. Las construcciones fueron levantadas con mano de obra esclava, como lo fueron las defensas militares y las numerosas iglesias y conventos de la ciudad. Hasta comienzos del siglo XIX, el mayor comprador de africanos y el propietario del número más crecido de esclavos en Cuba es la Corona. Ningún particular se aproxima ni de lejos a la dotación que administran las autoridades. Son los *esclavos del rey*, precisados en la edificación de las fortificaciones que protegen la entrada de la bahía de La Habana y el acceso a la ciudad desde el interior. Los primeros castillos son los de la Real Fuerza (1557-1577), San Salvador de la Punta (1589-1600), Los Tres Reyes del Morro (1589-1630), los torreones de Cojimar y de Santa Dorotea de Luna de la Chorrera (concluidos en 1645). Ya en el siglo XVIII, después de la recuperación de La Habana de manos inglesas, se emprende el conjunto de baluartes y fortalezas de Santo Domingo de Atarés y del Príncipe (ambas concluidas en 1767), y la mayor de todas, el castillo de San Carlos de la Cabaña (1763-1774), la obra que más caudales, material y trabajo consume. Simultáneamente, se levantan los principales edificios oficiales: la primera Aduana (1578-1584) y, dos siglos después, el Palacio de Correos o del Segundo Cabo (1770-1791), el Palacio de Gobierno que alberga la sede de la Capitanía general y del Ayuntamiento (1776-1791, ampliado y remodelado hasta 1834), la nueva Aduana y sede de la Intendencia (1804-1817).

Los *esclavos del rey* trabajan en las canteras, acarrean la piedra, la cortan y preparan los sillares, laboran en los hornos de cal y en los tejares, son utilizados como albañiles en la edificación, en los cortes y serrería de maderas, auxilian a los carpinteros en la construcción de edificios oficiales y depósitos militares, que no cesan de multiplicarse para albergar la

guarnición, los pertrechos, las vituallas que abastecen a la flota desde que en 1561 se inicia este sistema de transporte. Los *esclavos del rey* son llevados a las minas en el Oriente de la isla y constituyen la fuerza de trabajo principal en la pequeña fundición levantada en las inmediaciones de la ciudad. Ellos construyeron la Zanja Real, el primer acueducto que abastecía a La Habana de agua desde el río Almendares, trazaron las calzadas y entre 1674 y 1740 levantaron la muralla que cierra y protege la plaza con sus 2,4 kilómetros de longitud. En las obras de los castillos de La Cabaña y Atarés se emplean a diario 2.000 hombres, entre *esclavos del rey*, presidiarios, libres y *operarios voluntarios*, categoría con la que a estos fines se denomina a los esclavos alquilados por particulares (Pérez Guzmán, 1990: 243-245). La fiebre constructiva y la ausencia de especialización en grado suficiente condujo a la preparación de esclavos en diferentes competencias, llegando a haberlos maestros de obra. Fue en esa época cuando la Corona hizo las mayores compras de esclavos africanos de toda su historia en América: 4.198 esclavos por un monto de 616.788 pesos; una vez concluidos los trabajos, los esclavos que permanecían con vida fueron vendidos por una suma que importó un total de 517.355 pesos, justificándose el déficit, casi 700 esclavos (el 16%), por las muertes habidas y los fugados al monte (Pérez Guzmán: 1991: 374-375). En este caso, la retribución en dinero se reservó únicamente a los *operarios voluntarios*, ajenos a la propiedad real, los esclavos alquilados a particulares, apenas el 2,7% de los trabajadores empleados en las obras, que junto al 0,5% de esclavos criollos —unos 134 en total— (Jennings, 2009) recibían un jornal y albergaban la esperanza de manumitirse por autocompra, mientras que la mayoría de los esclavos "de nación" empleados en la obra estaban excluidos de esa posibilidad.

Entre 1720 y 1780, junto con las grandes obras de carácter religioso —conventos, iglesias, seminarios—, se inician las primeras grandes casas-viviendas de las familias patricias, en proceso de ennoblecimiento.

Fue en estas coyunturas, de intensificación constructiva, en medio de una gran escasez de brazos y de oficios especializados, cuando se incentivó el trabajo de los esclavos con un premio en dinero, equivalente a un salario, fomentándose el aprendizaje y el alquiler, sin abandonar el sometimiento; mientras estos cautivos —no los demás— experimentaban

alguna autonomía personal, pudieron acumular ahorros y comprar la libertad (a quienes pagaban su propio precio se les llamó *negros horros* o *ahorrados*), integrándose a continuación en un mercado laboral que ya les resultaba conocido. Era una vía individual y minoritaria, bastante minoritaria, pues junto a la posibilidad de rescatar después de años de servicio el precio pagado por el esclavo y verlo acrecentado con el valor añadido del oficio, el propietario debía evaluar su capacidad de sustituirlo, lo que dependía tanto de la oferta de los negreros como de las condiciones existentes para darle la instrucción requerida. Los esclavos de campo, muchos sirvientes, quedaban al margen prácticamente por completo del proceso descrito.

Tras este recorrido por la construcción histórica de la ciudad, regresemos al palacio de Domingo Aldama. Lo hemos dejado planeando su mansión. Para levantarla ha escogido una zona inusual, extramuros, donde la ciudad crece, pero próxima al núcleo mercantil, la calzada de Carlos III que conduce a la quinta de descanso que han hecho construir los capitanes generales. Frente al Campo de Marte, destinado a los ejercicios militares de la Milicia Provincial (hoy, parque de la Fraternidad), puede levantarse un gran edificio exento que posee la peculiaridad de albergar dos viviendas casi simétricas, con sus respectivas entradas principales y patios interiores. El propietario lo ha pensado como legado a sus hijos para que alberguen a sus respectivas familias, la de Miguel Aldama, de un lado, y la de su hija Rosa y su esposo, Domingo del Monte. Del Monte, de familia dominicana emigrada después de 1795, familia dueña de una plantación con esclavos, desarrolla un fuerte sentimiento contrario a la trata de esclavos y es un activo colaborador e informante del cónsul y del comisionado británicos contra el comercio atlántico de africanos. En 1843 Domingo abandonará la isla y no se le permitirá regresar, instalándose en Madrid, donde frecuenta la corte de Isabel II. Domingo del Monte considera la esclavitud una herencia que condiciona la prosperidad de la colonia, lacra a la que solo el tiempo pondría fin. Del Monte, a la vez, defiende que la isla, al igual que sucede con las colonias inglesas, pueda disponer de un grado de autogobierno en manos de la población blanca de alguna posición. Aldama tiene otro hijo, Gonzalo, dos años menor que Miguel, cuyas relaciones con el patriarca serán conflictivas; en 1845,

mientras reside en Nueva York, se quita la vida.

El 9 de octubre de 1841 se amotinaron los esclavos que trabajaban en la construcción de la casa de Aldama. Advertida la autoridad, envió un piquete de infantería y, tras un intercambio de amenazas, se abrió fuego, dejando seis esclavos muertos y diez heridos. A raíz de los hechos, se abrió una investigación para descubrir las causas y se redobló la vigilancia "sobre la gente de color que inspirase desconfianza", temiendo que fuera aprovechada la circunstancia para promover otros desórdenes, lo cual revela la actitud ante los negros libres, de quienes se sospecha permanentemente que puedan liderar a los esclavos en una gran revuelta. De los hechos se hizo traslado al Gobierno y a la Regencia, y se aprovechó para reiterar una petición realizada al ministro de Estado en noviembre del año anterior en el sentido de trasladar la corte del Tribunal Mixto de represión de la trata de La Habana a Puerto Rico. La autoridad, al parecer, había considerado que las noticias que generaba sobre alijos, denuncias, traslado de desembarcados a la ciudad, declaración de emancipados y la existencia de este ramo en la Administración y su alquiler y trabajo en la ciudad eran elementos perturbadores cuando el número de esclavos urbanos en manos particulares era tan elevado. Las cosas se tranquilizaron cuando el auditor de guerra elevó en diciembre sus conclusiones, indicando que el motín había sido un hecho aislado y el número de negros afectados había sido corto, pidiendo que se sobreseyera la causa.

La investigación reveló que la protesta se había originado cuando Domingo Aldama ordenó que una parte de los 52 esclavos de su propiedad que trabajaban en la construcción del edificio fueran trasladados a las obras del ferrocarril de Guanabacoa, para ser alquilados al contratista. Varios de los esclavos, de nación lucumí, circunstancia sobre la que regresaremos, se resistieron a acatar la orden al considerar que era un pretexto para "llevarlos al monte". En realidad, temían ser llevados al ingenio azucarero. Ese temor indica a las claras que los esclavos, nacidos en África y vendidos en Cuba en la etapa de trata ilegal —es muy probable que en los mismos años treinta, dado que varios no comprendían bien todavía el español—, eran conocedores de la gran diferencia de condiciones entre el esclavo de campo y el esclavo que desempeñaba sus labores en la ciudad; también es muy probable que hubieran estado antes en una plantación, de donde fueran llevados para el trabajo en la

construcción. Es seguro, así se conoció en el curso de los interrogatorios, que fueron sacados de un barracón antes de llevarlos a trabajar al nuevo edificio que pensaba levantarse.

Los testimonios registrados en las diligencias que fueron practicadas insisten en señalar que los amotinados eran lucumíes, quienes desobedecieron a su señor y se resistieron al trabajo "y a toda dependencia". Aldama en persona, llegado a ese punto, reclamó la presencia del ejército al temer por la seguridad de los propios encargados, pues, como dijo, "esa raza de negros da frecuentemente muestras de sedición y de sanguinaria en sus actos de sublevación". Fue entonces cuando, a la orden dada por el coronel que los mandaba, la tropa abrió fuego con el resultado conocido. Ningún blanco sufrió lesión alguna, lo que muestra que los esclavos se resistieron sin llegar a hacer uso de la fuerza que tenían a su disposición: las herramientas de trabajo. La sangrienta experiencia fue juzgada como "sumamente útil" por la autoridad dadas las voces de emancipación expandidas por algunos agentes abolicionistas británicos en la ciudad. No es que estos estuvieran detrás de la protesta de los albañiles de Aldama, pero una vez sucedido, resultaba "ventajoso para dar a la autoridad fuerza y prestigio", escribe el capitán general, "y para infundir seguridad en la raza blanca y un temor justo y saludable en la de color". Y el general Valdés añade ufano: "El uso que se hizo con tal motivo de las armas ha sido recibido con aplausos en esta población donde se necesitaba un escarmiento a esta especie, que ha solido ser en los campos tan frecuente como lo fueron las sublevaciones". Con ello, el gobernador general de la isla reconoce que a las insurrecciones en las plantaciones habían seguido protestas en forma de desafío a las órdenes de los mayorales, negativas a trabajar y otras modalidades de resistencia. Su traslado a la ciudad, donde estrechamente vivían personas esclavas, libres de color y blancos, se antojaba peligroso e inadmisible. Poco después, el general Valdés informaba de las medidas seguidas para extremar en toda la isla la vigilancia sobre los "negros", "pues es una clase de gente —decía—, que a no ser el cuidado que se observa sobre su conducta, y la subordinación en que están constituidos, tal vez sucederían frecuentes acontecimientos de aquella naturaleza". La autoridad era muy consciente de que solo la constante vigilancia y la fuerza permitían que los esclavos se mantuvieran en cautividad y las rebeliones no fueran más

frecuentes. La esclavitud era violencia constante en la medida en que esa "clase de gente", que la autoridad encubre con la palabra "negro" y que se refiere a la persona en esclavitud, buscaba restituirse a la condición natural del ser humano, la libertad, la no dependencia personal. La previsión y el juicio se hallan desprendidos de cualquier juicio moral. Tampoco se ajusta a la ley promulgada, pues el reconocimiento de que el grupo amotinado era de nación lucumí, a dos décadas de la supresión de la trata legal, implicaba admitir que habían sido trasladados e introducidos en Cuba de forma fraudulenta, y si no estaba autorizada la autoridad a entrar en las plantaciones a indagar el origen de los esclavos, no existía ninguna disposición que pudiera llevar a interesarse por la procedencia de los miles, decenas de miles de esclavos que habitaban las ciudades cubanas, como los lucumíes de la construcción del palacio de Aldama. Pero resultaba más útil ver el lado provechoso del incidente: infundir temor a unos y ofrecer seguridades a otros, dos "razas" enfrentadas que cohabitan en La Habana.

QUERÍAN GANAR JORNAL POR SÍ

El testimonio íntegro que se redactó a propósito de los dramáticos hechos es muy ilustrativo y nos enseña parcelas poco frecuentes en la documentación sobre el trabajo esclavo en las ciudades y su relación con los propietarios, guardianes y autoridad. Así, en el curso de los acontecimientos, se pasó de la desobediencia a los encargados a desoír las instrucciones de Domingo Aldama, quien acudió personalmente al lugar, y del jefe que mandaba a la tropa. Varios de los disconformes tomaron piedras y palos, y se dirigieron a la puerta del edificio. Del relato se deduce que la protesta se había contenido en los muros del recinto y que no llegó a exteriorizarse en la vía pública. En la puerta se hallaba la tropa que les cerró el paso y disparó, haciendo uso también de sus bayonetas, se señala, lo que indica la proximidad de unos y otros cuando se iniciaron los disparos y la lucha cuerpo a cuerpo que se entabló en breves momentos. Los muertos llevaban por nombre cristiano Filiberto, Anastasio, Aniceto, Pío y Blas; siete y no diez, como se dijo al inicio, fueron los heridos. Dos esclavos, Pedro y Vicente, lograron fugarse al barrio de Jesús María, en las

inmediaciones, zona que llegaba hasta el antiguo arsenal y el puerto y estaba poblado en buena medida por gente *libre de color*. Los heridos fueron llevados al calabozo del Hospital de San Juan de Dios.

El testimonio que prestó Domingo Aldama permite reconstruir los antecedentes y situarlos en una dinámica más extensa, sin reducirla a un episodio fortuito. En junio de aquel año, cuatro meses antes de los hechos relatados, su mayordomo administrador en la "fábrica" (construcción) que levantaba en la ciudad, don Evaristo del Monte, le había transmitido "la falta continua por varios de los negros lucumíes que hacen parte de su dotación oponiéndose a la corrección que se iba a dar a uno de ellos". El encargado, en suma, había decidido que se diera azotes a uno de los trabajadores y los demás habían expresado su protesta. Conocedor del desafío y considerando que se había hecho común, Aldama fue al edificio en construcción y reunió a los esclavos renuentes y, tras "regalarlos", es decir, amenazarlos, dedujo que tres o cuatro tenían ascendiente sobre los demás. Decidió resolver el asunto "con disimulo" y evitar un escándalo, pues en esos días había "bandas de negros lucumíes y gangas en reyertas", y aunque no encontraba relación con la actitud de los esclavos a sus órdenes, decidió que los seis que consideraba líderes del resto fueran llevados a trabajar en las canteras de donde provenía la piedra de la obra, "donde aprisionados purgaran su delito". En el camino a su nueva "misión", desconocedores de cuál iba a ser su destino, pero sospechándolo, decidieron regresar al edificio en construcción. Del relato se desprende también que los esclavos habían sido instruidos sobre a dónde debían ir, sin ser acompañados por vigilantes ni fuerza alguna, sino posiblemente dotados solo del papel que los autorizaba a circular por los caminos hasta la cantera señalada, en realidad, en las inmediaciones, en El Vedado, hoy un barrio de la urbe. Para que esa "libertad" de circulación pudiera darse, debemos remitirnos a las condiciones generales de la esclavitud urbana en Cuba, a la densidad de poblaciones en el entorno de la capital, a las denuncias y vigilancia establecida, y recordar, también, que para la fecha a la que nos referimos no existían palenques próximos a La Habana ni grandes posibilidades de otro cimarronaje que no fuera el urbano, ocultarse entre los *libres de color* en la propia ciudad, lo que a los africanos de nación les resultaba mucho más difícil.

La desobediencia de los seis no fue tolerada y se solicitó al capitán pedáneo que se prendiera a estos "negros" y se les hiciera volver a la obediencia "de que se habían separado". Esta autoridad subalterna comunicó que debía informar antes a la superioridad. Por orden del mayor de la plaza, se detuvo a los seis esclavos "tumultuosos" y fueron vendidos. Creyeron entonces que los ánimos se habían apaciguado, y la dotación se mostró obediente hasta los hechos de octubre que se han referido. En esas fechas, Aldama, considerando que no se enviaba suficiente material desde la cantera para mantener los 52 esclavos que empleaba en la edificación, siendo la mitad superfluos, con lo que tenía de gravoso y, sobre todo, tenerlos ociosos y "vagabundeando", proyectó trasladar 25 o 30 de ellos a los trabajos del Camino de Hierro que se construía en Guanabacoa, llamándoles de regreso a medida que le fuera preciso. Seleccionó con preferencia a los lucumíes, y fueron estos los únicos que protestaron, ante lo cual preguntó a "los más ladinos si ellos podían desobedecer su mandato"; le respondieron que no irían al trabajo, "sino donde ellos quisieran indicando que querían ganar jornal por sí". No estaban reclamando la libertad sino ser "dados a ganar" y, con ello, tener la posibilidad de comprarla. Pero a efectos de su "señor", que lo tenían delante y se servía de alguno de ellos de intérprete ante los restantes, todavía desconocedores de la lengua española, era intolerable que se negaran a acatar sus órdenes. Así les hizo saber: su obligación era obedecerle y, en otro caso, tomaría las providencias oportunas. Tras lo cual, juzgando que esa reincidencia no debía quedar sin respuesta, se dirigió a la autoridad y se preparó una partida con tropa, decidiéndose por prudencia no adoptar medida alguna de violencia esa noche sino aguardar al día siguiente. A las cuatro de la mañana volvió a presentarse Aldama en la obra y reiteró sus órdenes sin hallar la respuesta exigida, "en vano con unos hombres que a más de su ignorancia de notoriedad son violentos en sus determinaciones", por lo cual dio aviso a la fuerza de 20 hombres del cuerpo de granaderos veteranos que aguardaban con su oficial en el exterior, tras lo cual entró en el patio del edificio y formaron frente "a la negrada", expresión peyorativa para referirse a la masa de insubordinados únicamente por el color, asociado a barbarie, justo antes de que se perpetrara el bárbaro acto de disparar sobre indefensos. Requeridos por Aldama y por su siervo Aporonio, de nación lucumí, que estaba con él,

durante tres cuartos de hora fueron amonestados los 19 amotinados, después de haberse encerrado a los demás en su barracón, que se hallaba en el mismo edificio. Serían las seis de la mañana cuando Aldama les requirió por última vez y advirtió una obstinación que se convertía en amenaza. ¿Cuáles fueron los indicios advertidos por Aldama de ese cambio en varios de ellos? Reproducimos sus palabras: "Llegó el caso de remangarse las mangas y los calzones y uno de los [luego] muertos nombrado Blas, comete la falta de virar las nalgas y darse en ellas golpes con las manos diciendo estas marcadas palabras 'vengan blancos'". El oficial mandó entonces estar alerta y tres o cuatro de los esclavos tomaron piedras y uno un pico de trabajo. Aldama pidió al jefe de la fuerza armada que contuviera "la audacia de dichos negros" antes de que se les abalanzaran. Dispararon sobre los más decididos, pero en lugar de disuadir al resto, se lanzaron aquellos sobre la tropa en actitud de desarmarla o de buscar la salida para eludir la masacre; uno se agarró a una bayoneta que no soltó hasta que "cayó acribillado de golpes" —14 heridas, como luego se comprobó. Cinco o seis lograron huir y fueron prendidos, menos uno, de nombre Pedro, que seguía desaparecido cuando se elaboró el informe, pero fue apresado en los días siguientes.

Aldama, en su propio testimonio, había estado presente y había desempeñado un papel decisivo en la matanza que tuvo lugar en el interior del que llegó a ser un palacio levantado por manos esclavas y cimentado con argamasa y la sangre de sus "negros lucumíes".

Preguntado si "los negros amotinados" habían presentado alguna queja de malos tratos del administrador o mayordomo de la construcción, Aldama dijo que jamás la había recibido, que estaban "perfectamente mantenidos", con tres comidas diarias, vestidos y asistidos en cuanto era indispensable en el trabajo, se les daba descanso según se hacía en varias industrias, dándoles el domingo "en la misma fábrica", no habiendo motivo, a su juicio, para la rebeldía "sino a su descabellada pretensión de diseminarse por las calles a ganar jornal no teniendo nociones ni conocimiento", ni tampoco podía acceder él por los antecedentes peligrosos de los que había hecho mención.

Fue llamado a declarar Evaristo del Monte, natural de la isla de Santo Domingo, de la misma procedencia y apellido que el yerno de Domingo Aldama, de 28 años de edad, llegado a Cuba en 1813, al poco de la

reconquista de la colonia vecina por los españoles. Reconoció que en junio hubo una reyerta entre lucumíes y gangas que duró varias noches y días en las inmediaciones de la edificación de la que era administrador; para evitar problemas, prohibió a la "negrada" que saliera de noche del recinto en construcción sin su permiso. Habiendo desobedecido varias veces un tal Tomás, dio orden de que al otro día se le diera "una represión" —la forma de referirse a los azotes—, a lo que protestaron cuatro o cinco de sus compañeros. Por prudencia suspendió el castigo y dio aviso al dueño, quien se presentó en la obra y ordenó el traslado a la cantera de los revoltosos, lo que tampoco consiguió. Dado parte al capitán pedáneo, y este al gobierno, llegó la orden de apresamiento de seis esclavos, que el dueño vendió. Su relato coincide con el de Aldama en esto y en la orden de llevar a 19 lucumíes a trabajar en el ferrocarril. Refiere también que el negro llamado Blas "tomó la palabra por los demás, y le dijo al dueño que no iban a ninguna parte". En el amanecer del sábado, el Sr. Aldama volvió a exhortarlos "para que desistieran del capricho de salir a ganar jornal". El "negro Blas siempre se interponía a dar las contestaciones en nombre de los demás, con otros tres o cuatro que tenía a su lado". Lo mismo sucedió con el mayor de la plaza que mandaba la fuerza armada, quien utilizó los servicios del contramayoral, Mariano, lucumí como los otros, "negro bueno", dice, destacando su actitud colaborativa. Los insubordinados llevaron su "atrevimiento a tal extremo de armarse de piedras y darse golpes en las nalgas a las amonestaciones del jefe de la escolta". Se abrió fuego entonces y de los que dirigían la revuelta quedó vivo y herido únicamente uno, nombrado Mateo. Declaró que se les daba una hora de descanso en el almuerzo y dos en la comida, y desde las seis de la tarde hasta las ocho, en que se recogían, se les permitía hacer gorros de lienzo, canastas y jabas (bolsos), "que vendían y aprovechaban su utilidad", lo que evidenciaba que sí poseían las habilidades que Aldama negaba para intentar alquilarse y que, en su confinamiento, disponían de oportunidades para comerciar con el producto de este trabajo.

El mayoral sostuvo la misma versión, con palabras tan parecidas a las de Aldama que pareciera que había sido instruido. En sus diez años llevando fincas, dijo, no había encontrado "negrada" tan robusta y bien tratada. Cada una de las tres comidas consistía en tres plátanos cocidos y un pedazo de carne "grande". Al mencionar el momento que antecedió a la descarga

de fusilería, refirió que el nombrado Mateo, ante la amenaza de iniciar los disparos, "hizo señas para sus partes pudendas", y Blas "viró sus nalgas y se dio dos palmadas en ellas como dando a entender que en aquella parte le tiraran". Comenzó entonces la masacre del palacio Aldama en construcción.

Fue llamado a testificar el esclavo Aporonio, de nación lucumí, contramayoral de la construcción. Dijo ser esclavo "muchos años" del Sr. Aldama —de edad indeterminada, le atribuyeron entre 20 y 30 años— y que estuvo destinado al ingenio Santa Rosa, en Matanzas. Fue Aporonio quien precisó la respuesta de los insubordinados cuando se les comunicó que irían al ferrocarril, pues respondieron que iban a ser llevados al campo y los engañaban. El contramayoral les recordó que, aunque así fuera, "su amo los había comprado para servirle".

Por los exámenes realizados en el hospital de San Juan de Dios a los esclavos que habían sido ingresados para atender sus heridas se estableció que el llamado León presentaba cuatro cortes con instrumento punzante en las costillas, el muslo y dos en la espalda, debidos a bayonetazos. Mateo presentaba tres heridas graves en la parte anterior del pecho y pinchazos en brazos y espalda. Felipe había recibido un impacto de bala en la mandíbula, con pérdida de la parte anterior de esta, agravada por la gangrena que se había producido al arrancarse los apósitos el herido en el primer día que estuvo atendido. El llamado Pastor había recibido un impacto de bala con entrada por la espalda, hallándose muy grave. Gil recibió herida de bala en la mano, destrozándosela, por lo que se le hubo de amputar a la altura de la muñeca. Nicanor ingresó con la parte inferior del húmero destrozada por bala de fusil y se le amputó el brazo. Onofre llegó con el fémur izquierdo deshecho y se le amputó la pierna a la altura del tronco, siendo el pronóstico muy grave. De la descripción de las heridas se deduce que, en contra de lo afirmado por varios de los testigos, una vez abierto fuego contra los que consideraban líderes de la protesta, los esclavos no siguieron abalanzándose sobre la tropa, ya que los daños por arma blanca y algunos de bala habían sido en varios casos por la espalda, lo que lleva a concluir que estaban huyendo de sus perseguidores.

El sargento León Marzá, natural de Valencia, carabinero del regimiento de infantería La Unión, testificó que el sábado a las tres y media de la mañana tenía formados en el cuartel un pelotón de 18 soldados y dos cabos

al mando del capitán Manuel Gomilia y se pusieron a disposición del mayor de la plaza. Dos o tres de los esclavos viraron el trasero y se daban con las manos en él, "dando a entender que tiraran en aquella parte". La autoridad "dispuso embestirles", y al hacer caso omiso a los primeros disparos y avanzar con piedras y algún pico hasta estar tan próximos como para tumbar la gorra al declarante, se dio la orden de repelerlos a punta de bayoneta, dándose varios a la fuga, siendo la mayoría detenidos y puestos con grilletes. Uno de los cabos declaró que los negros respondieron a los requerimientos de su señor "con la mayor altanería [...], haciendo burla y rechifle", volviendo el trasero. Otro citó los ademanes despectivos. Un soldado confirmó que los negros respondían a las órdenes y requerimientos "con mucho orgullo", siendo preciso para reducirlos matar algunos y dejar malheridos a la mayoría. El oficial consideró que se había perdido mucho tiempo en procurar convencer a los esclavos y que estos solo respondían con amenazas "y acciones indecentes". Entonces, precisa el militar, "el amo hizo presente al jefe que era necesario reducirlos a la fuerza para evitar mayores consecuencias". Se les dirigió varios tiros y en lugar de intimidarse "se enfurecieron".

Iniciada la toma de declaración a los esclavos heridos, uno de ellos, como de unos 30 años, dijo no comprender lo que se le preguntaba y se recurrió a un enfermo, también de nación lucumí, para que hiciera de intérprete. Sostuvo que cuando el amo los sacó del barracón les dijo que los llevaba a una fábrica que tenía "y que nunca los mandaría al monte"; sin hallarse terminada la fábrica, iba a enviarlos al monte y al negarse estos, el amo llevó a unos soldados "y los mandó matar". Deseaban ir a buscar trabajo a la calle y ganar cinco reales por día. Explicó que la causa de la desobediencia fue que aparecieron con grillos y pensaron que los iban a obligar a ir al campo. Blas les decía que los estaban engañando. León recordó lo que Blas decía: ya los habían engañado en otra ocasión, y vendieron a los que no quisieron ir al campo. El amo les había dicho que iban a ganar jornal a la calle y se encontraron esa madrugada "el espanto" con los soldados. Que no entendía lo que le decían en español y que después de encerrar a los congos y macuas y al contramayoral, el amo mandó que les tiraran. Se le preguntó por los golpes en las nalgas y contestó que solo Blas los hizo. Gaspar dijo haber estado dispuesto a ir a trabajar al ingenio o donde le dijeran, pero Blas les llamaba a no hacerlo.

Néstor expresó que querían ir a comprar barriles, cargar agua "y pagar cuatro reales todos los días" (ganarlos). Pedro, que estuvo fugado durante un día, siendo apresado al atardecer, declaró que recibían tres comidas y vestido, pero los tenían encerrados los sábados hasta el lunes, sin dejarles salir los domingos, y si algunos salían eran sin papel del amo, arriesgándose. Alejo añadió que la víspera de la tragedia dijeron al propietario que o los vendía o los dejara ganar jornal.

El mayor de la plaza, el coronel José de Becerra, agregado al estado mayor, ratificó lo conocido y explicó que el día 8 por la tarde el alcalde pedáneo le comunicó que hacía tres días que los esclavos de la fábrica de Domingo Aldama desobedecían las órdenes que se les impartían. El propio Aldama se presentó en el cuartel con su hijo, de unos 24 años, para expresar "la necesidad en que se estaba de contener sus negros, particularmente a los insubordinados y feroces Lucumíes", siendo preciso dar ejemplo, como expuso en su queja Aldama al capitán general. Al llegar con la fuerza en esa noche, el coronel encontró al dueño con su hijo y el mayoral. Se acordó cerrar las puertas del "grandioso edificio". Informado el capitán general, recibió órdenes "muy ejecutivas y terminantes para que se sofocase la rebelión". El mayordomo separó a los negros por naciones y en dos grupos en el patio, obedientes y no obedientes. Los lucumíes tenían aspecto amenazante y pronunciaron palabras injuriosas: manifestaban, al parecer con gestos, que les cortarían el pescuezo y dijeron las palabras de "mata branco somos libres no queremos chapear". Encerraron entonces a los sumisos y emplearon intérpretes con los otros. Repetían "mata mata". El oficial consideró que si se retiraban del edificio cundirían "el espanto y la muerte por la ciudad uniéndoseles algunos más de su clase y nación, como sucedió otra vez". El capitán general mostró su conformidad con las actuaciones.

Los africanos llamados en la América española "de nación lucumí" eran yorubas, originarios del interior del golfo de Benín, entre los ríos Níger y Volta (reinos de Oyo, Ehba, Ijebu, Ilesha y Ketu). En Bahía, los yorubas eran llamados *nagôs*, pudiendo variar las denominaciones según las regiones y el tiempo (Childs y Falola, 2005: 5-6). Probablemente, la mayoría de los deportados procedía del Estado yoruba de Oyo (Lovejoy, 2005). El principal puerto de salida en el siglo XIX era Popo, como antes

habían sido Ouidah y Lagos/Onim (Eltis, 2005). Fueron llamados también *carabalís* por deformación del nombre del puerto de Calabar, donde eran también embarcados. Fue uno de los principales componentes de la migración forzada llevada a Cuba, en particular después del colapso del Imperio de Oyo, que había dominado su área desde el siglo XVII, y fue destruido a mediados de la década de 1830 desde el emirato de Ilorin, siendo deportados muchos de sus habitantes como esclavos (Lovejoy, 2004). En el siglo XVIII habían sido caracterizados por el martiniqués Moreau de Saint-Méry de "inteligentes" y "arrogantes", existiendo interés en su "civilización" aun conociendo los inconvenientes de su altanería, que en realidad provenía de la condición guerrera que muchos de ellos tenían asignada en su estado de origen. Igual había sucedido en el siglo XVI con los llamados *jelofes*, originarios del estado wolof de Jolof, establecidos entre los ríos Senegal y Gambia, tierra adentro, que fueron esclavizados y vendidos a los portugueses por los reinos del Bajo Senegal, los estados de Waalo y Kajoor, antes vasallos, que aprovecharon la presión Fula, desde el norte, que terminó de dislocar el Imperio Jolof, en medio de la pugna que sostenían con los mandingas en el control de la ruta comercial (Barry, 2012: 17-22).

En 1532 una real cédula prohibió que se llevaran esclavos gelofe sin real permiso "porque se ha sabido que esta costa de negros *soberbios, inobedientes, revolvedores e incorregibles* era la causa de los levantamientos y muerte de cristianos, que *habían sucedido* en Puerto Rico y en otras islas" (Antúnez, 1797: 132). Olatunji Ojo (2016) ha explicado que Oyo había entrado en decadencia poco antes de 1800, proliferando desde entonces las acciones de guerra y la consiguiente esclavización entre rivales y desplazamientos de población. El ejército se profesionalizó y eso trajo consigo mayor capacidad de devastación en los estados yoruba, intensificando la lucha entre los pueblos mercantiles y las capturas, en particular de mujeres. Un estudio de mediados del siglo XIX con 15 esclavos liberados en Sierra Leona mostró que siete habían sido prisioneros de guerra y otros tantos secuestrados. No es una muestra científica, pero indica prácticas extendidas de represalias sobre pueblos vecinos enemigos.

Los trágicos sucesos de La Habana se difundieron ampliamente fuera de

Cuba. La interpretación que de ellos se hizo difirió de forma llamativa. En diciembre del mismo año de 1841, dos meses después de los episodios relatados, Andrés de Arango y Núñez de Castillo escribe desde Madrid a Domingo del Monte:

> De noticias ninguna daré á V. cuando las insertan todos los periódicos. Por las que he visto de esa en el ultimo correo he leído con mucho sentimiento la desgracia que le ha cabido a su Suegro de V. por el acontecimiento de los negros, cuyas consecuencias deseo no sean tan fatales como algunos me las han hecho concebir (Del Monte, 2002, III: 74).

La desgracia, finalmente, se atribuye a quien la ha ocasionado, puesto que se ve señalado y ha perdido más de una docena de esclavos.

TODO SE HALLABA SACRIFICADO A LA PRODUCCIÓN

Como se ha indicado, la fortuna de Domingo Aldama se inició trabajando para Gonzalo Alfonso, después asociado a este, antes y después dedicado a la trata de esclavos. El matrimonio de Domingo con Rosa Alfonso y Soler selló la alianza. Gonzalo Luis Alfonso y González, el primero de la saga que nos interesa, había nacido en la población tinerfeña de Icod de los Vinos en 1753. Viajó a Cuba a finales del siglo XVIII, en 1786 lo encontramos contrayendo matrimonio con la hija de un catalán. Su entrada en la trata es temprana y a comienzos del XIX promovió una de las mayores expediciones de africanos de la primera época de la trata libre, con resultados extremadamente dramáticos: la fragata Amistad, el navío de su propiedad, embarcó en África 733 esclavos y en la travesía murieron 545 (Moreno Fraginals, 1978, I: 264).

La estrategia matrimonial seguida por Gonzalo Alfonso es característica de estos indianos: casó a Rosa con Aldama. A otras dos hijas las casó con militares españoles: un teniente de infantería emparentado con plantadores criollos y el capitán Miguel Moliner Cabezas. Moliner había nacido en 1793 en la villa de Enguera (donde tres de sus cuatro primeros apellidos persisten: Cabezas, Aparicio y Chirlaque). Entró en la carrera militar, hizo la guerra contra el francés, en la que fue prisionero en Francia; en 1818 acompañó a Cuba al capitán general José Cienfuegos en calidad de ayudante. El destino que le había sido asignado al joven valenciano muy pronto resultaría de particular interés a quienes se

mantuvieran en el tráfico ilegal de esclavos: el reconocimiento de buques del puerto de La Habana, en el que durante los primeros años de la prohibición siguieron desembarcándose africanos sin ser importunados los traficantes. Al ser reemplazado Cienfuegos en 1819 por José Manuel de Cagigal, el enguerino conservó el puesto de asesor y ese mismo año contrajo matrimonio con la hija del importante negrero canario. Obtuvo diversas condecoraciones entre 1824 y 1828, lo que significa que gozó también de la confianza del capitán general Dionisio Vives, cuya familia procedía de la valenciana población de Denia y quien se caracterizó por organizar los sobornos que recibían las autoridades civiles y militares por permitir la continuidad de la trata. En la década de 1830 debió pasar al retiro con el grado de coronel. En esa época funda un ingenio azucarero en la región de Matanzas. En el mapa que levanta el cartógrafo Esteban Pichardo en 1840 figura con el nombre de "La Julia de Moliné" (sic). Julia es el nombre de la hija nacida en 1822. En 1847, Moliner Cabezas fue de los primeros hacendados en adquirir colonos chinos cuando se inicia la importación de sirvientes escriturados, semiesclavos. Falleció en 1853. Su hijo Silvestre Moliner Alfonso estudió Ingeniería y heredó el ingenio La Julia, que conservó hasta su fallecimiento en 1883, trabajado hasta entonces con esclavos. En 1877 la plantación tenía 230 esclavos y nueve chinos contratados (*Noticia de las fincas*, 1878).

Cinco de los siete hijos Moliner Alfonso fueron mujeres. Francisca casó en 1843 con Joaquín de Ayestarán y Diago, perteneciente a dos familias de traficantes y plantadores. Joaquín Aristarain y Goicoechea, natural de Hernani, había pasado a Cuba a finales del siglo XVIII y levantado una casa de comercio en La Habana. Fue el hombre elegido por los grandes hacendados habaneros para asociarlo con el capitán general Luis de las Casas y poner a su nombre el ingenio La Amistad que regalaron al gobernador en Güines. Testaferro y administrador, el pleito iniciado por los herederos del general a su muerte puso al descubierto la participación de ambos en la propiedad (Moreno Fraginals, 1978, I, 58). En 1816 Aristarain casa con Luisa Diago Tato, hija del gallego dedicado al aseguramiento y a la trata. Por esas fechas cambia el apellido por Ayestarán. A mediados de siglo, La Amistad es un modelo de plantación en el aspecto agrícola e industrial. Dispone de energía hidráulica y cuenta con

seis generadores de 180 caballos de fuerza y modernos sistemas mecánicos de centrífuga. Cantero (1857) afirma que: "El conjunto que ofrece el sitio destinado á la elaboración es bellísimo". Se acababa de instalar un sistema de gas para iluminar los trabajos nocturnos dado que las operaciones se mantenían las 24 horas. A mediados de siglo era el ingenio que más rendimiento obtenía de la caña. La dimensión productiva es destacada: "Todo en este ingenio se hallaba sacrificado a la producción, por eso se notaba una actividad industrial que en pocas fincas de su clase se encuentra". Ayestarán era uno de los mayores "compradores" de chinos: en 1853 compró 250 y un año más tarde se le sublevaron 77 que exigieron el castigo al contramayoral por el mal trato que les daba (Cepero Bonilla, 1978: 117). No disponemos del número de esclavos de la plantación. En 1857 la jurisdicción de Güines tenía censados 15.971 esclavos rurales[41]. Convertido el ingenio centenario en 1906 en central, fue rebautizado como Amistad de los Pueblos en 1959 y se mantuvo activo hasta 1997. El criollo Joaquín de Ayestarán Moliner, descendiente del vasco de Hernani, del valenciano de Enguera, del gallego de La Coruña y de criollos más antiguos, combatió en 1868 en el ejército insurrecto. Apresado en 1869, fue fusilado por los españoles en La Habana. Una larga avenida en la ciudad lleva hoy su nombre.

Regresando a la estrategia matrimonial de Gonzalo Alfonso, el primogénito, Miguel Luis Alfonso y Soler, casó dos veces en apenas tres años, con dos hermanas. De la primera esposa tuvo a José Luis Alfonso y García de Medina, marqués de Montelo a partir de 1864 y uno de los grandes y más influyentes propietarios esclavistas del siglo XIX. En un ejercicio de endogamia que resulta frecuente, José Luis, nieto del tinerfeño Gonzalo, contrae matrimonio en 1835 con su prima María de los Dolores Aldama Alfonso, hija de Domingo Aldama. José Luis Alfonso administró las plantaciones de su padre. Había estudiado en Madrid, donde hizo amistad con Salustiano Olózaga. En 1854, al acceder los progresistas al poder, Alfonso se apresuró a escribirle dado que en las Cortes se había debatido un rumor salido de la prensa por el que el Gobierno se planteaba la venta de Cuba. Olózaga lo había desmentido con firmeza y había prometido que se resolvería la situación constitucional de la isla. Alfonso le adelantaba su preferencia: una constitución especial para

la provincia, porque la de la Península era "tal vez demasiado democrática para ponerla frente con la institución de la esclavitud doméstica que allí tenemos"[42].

María Dolores Aldama Alfonso, nacida en 1821, fue retratada en 1855 por Federico Madrazo, y la pintura pertenece al Museo del Prado, donde forma parte de la galería imaginaria de familias enriquecidas con la trata de esclavos y las plantaciones esclavistas. Dentro del proceso de encumbramiento social, los retratos son de las esposas e hijas, no de los traficantes, si bien los hay de Juan Manuel Manzanedo y de Julián Zulueta —ambos pintados también por Madrazo—, de Juan Güell, Antonio López, etc.

María Dolores Aldama brilló con luz propia, por más que la posteridad la ha reducido a una pintura que revela el talento del retratista. Amante de las letras, su vida transcurrió entre La Habana, París y Madrid, donde reunió una tertulia literaria en su domicilio y escribió poesía y novela, sobre la que no conocemos los textos ni estudios sobre ellos. En cambio, se conservan poemarios de su esposo, José Luis Alfonso (*Cantos de un peregrino* y *Canto de Selma*), calificados por González del Valle (1900: 181-188) de "la mayor de las calamidades que pueden sufrir las letras cubanas", pues no contenían "ni artística expresión ni belleza alguna". En 1870 María Dolores hereda el ingenio azucarero La Rosita, fundado por su padre y legado a la hija mayor, cuyo nombre lleva. Lo mantuvo hasta su fallecimiento en 1884. La Rosita, según se desprende de la testamentaría, había sido usufructuado por el esposo de Rosa Aldama, Domingo del Monte, desde que esta falleció en 1845. De la herencia de su padre, Domingo, después de que los bienes familiares le hubieran sido embargados a su hermano Miguel por su actividad a favor de la República de Cuba en Armas, María Dolores hereda en 1870 el ingenio San José. De su esposo, el marqués de Montelo, hereda también el ingenio San Cayetano en 1881. El San Cayetano, poco antes de que María Dolores pose para Madrazo, en 1850, tenía 196 esclavos (Perret, 2007: 167, 170, 173); en 1877 tiene 157 esclavos y 93 chinos (*Noticia de las fincas*, 1878). Un espíritu tan sensible se hallaba conciliado con la propiedad de esclavos y otros forzados.

Cecilia de Alfonso y Aldama, hija del marqués de Montelo y de María

Dolores Aldama, casó en París con el IV duque de Rivas. El título de marqués de Montelo, por sentencia de 2015, recayó en beneficiario de mejor derecho, José Sainz y Armada, VII duque de Rivas, sobrino del general Alfonso Armada y Comyn, quien fuera secretario de la Casa del Rey Juan Carlos II y segundo jefe del Estado Mayor cuando tuvo lugar el golpe de Estado de febrero de 1981, por cuya alta implicación fue condenado en consejo de guerra. El actual marqués de Montelo es director financiero de la empresa de energía Iberdrola. Casado con Paloma Primo de Rivera y García-Lomas, hija de Fernando Primo de Rivera y Urquijo, el título estará unido a la suma de estos apellidos.

Un segundo hijo varón de Gonzalo Alfonso, Julián Luis Alfonso y Soler, contrajo matrimonio con 1820 con Antonia Madan y Madan, hija del principal negrero de Matanzas, a quien a continuación vamos a referirnos. Dos de las hijas de estos casaron con dos hijos del asturiano José María Fernández Vallín, Antonio y Constantino. Fernández Vallín se había enriquecido con la trata y era dueño de ingenios. Constantino Fernández Vallín desarrolló una extensa carrera política en la Unión Liberal y fue diputado en Cortes numerosas veces.

Un hijo varón de Gonzalo Alfonso, Julián Alfonso Madan, casó con María Dolores Güell Renté, criolla hija de catalanes y hermana del abogado y escritor José Güell y Renté, quien estaba casado con Josefa de Borbón y Borbón-Sicilia, hermana del rey consorte Francisco de Asís, siendo concuñado de la reina Isabel II. El padre de Francisco de Asís y de Josefa de Borbón era el infante Francisco de Paula, el menor de los hermanos de Fernando VII cuya salida de Madrid en 1808 desató el levantamiento popular. La hija de Julián Alfonso y el hijo de Juan Güell, primos, contrajeron matrimonio y fueron los primeros marqueses de Güell.

El tercer hijo varón de Gonzalo Alfonso y González, Gonzalo Alfonso y Soler, casó con Mercedes Poey Aloy, hija de otro afamado negrero, Juan Andrés Poey y Lacasse, a quien hemos mencionado al referirnos a los mayores comerciantes de esclavos en la etapa de la trata libre.

La familia Aldama Alfonso (hijos del vizcaíno Domingo) y Alfonso Aldama (hijos del canario Gonzalo) enlaza con otra destacada saga asociada al comercio de esclavos, los Madan. Martin Madan (y Brown), de origen irlandés, había nacido en Londres y llegado a Cuba en calidad de agente de la casa de Thomas Commyns, con la que estaba emparentado. Se instaló en

Matanzas, donde sirvió a la casa londinense hasta 1807, cuando comenzó a ejercer por su cuenta. En 1800 se había casado con su prima Josefa Madan, criolla, hija del tinerfeño Roberto Madan y Commyns, hermano de su padre —el abuelo, irlandés, se había establecido en Canarias a comienzos del siglo XVIII—, emparentados a su vez con los dueños de la casa inglesa de comercio.

El hijo de Martin, Joaquín Madan González, será la mayor fortuna esclavista de la llamada "Atenas de Cuba". Cristóbal Madan y Madan, hijo de Joaquín, educado en los Estados Unidos, combinará la continuidad de la plantación con ideales liberales y el deseo confeso de la anexión de la isla a los Estados Unidos, en cuyo proyecto trabajó. En 1862, temiendo que la evolución de la guerra de Secesión determinara la supresión abrupta de la esclavitud en Cuba, Cristóbal Madan abogó por una abolición gradual e indemnizada. A su hermana Antonia la hemos visto casarse con Julián Luis Alfonso y Soler.

El clan negrero Aldama-Alfonso-Madan y Poey-Hernández disponía de una considerable influencia en Cuba y en la Corte.

Miguel Aldama Alfonso, el hijo y heredero principal del español Domingo Aldama, nació en 1820 y con 15 años fue enviado a formarse en Europa, primero en Hamburgo, con viajes continuos a París, y después a Inglaterra, donde fue atendido e instruido por los propietarios de la casa de banca Baring Brothers, con la que mantendrá estrechas relaciones financieras hasta 1869. De regreso a La Habana en 1838, se integra en los negocios del padre. En 1848 promueve el ingenio de nueva fundación Armonía, con la ventaja de disponer de embarcadero en la hacienda, lo cual posibilita asimismo desembarcos… De 74 caballerías, instala moderna maquinaria que importa de Inglaterra. Tenía 330 esclavos y 20 chinos, para lo que disponía de un gran barracón con patio interior. José Luis Alfonso aparece como copropietario de esta plantación. Aunque las notas biográficas escritas en el siglo XX lo sitúan en Europa, por edad, Miguel ha de ser el hijo que acompaña a Domingo Aldama en los días previos a la masacre del palacio entre andamios. Perseguido en La Habana por su actitud reformista al iniciarse la insurrección de 1868, se instaló en Nueva York y fue nombrado agente de la República de Cuba en Armas. Sus bienes fueron embargados por las autoridades españolas y el patrimonio comenzó a desmoronarse.

Miguel Aldama fue ennoblecido por la reina en 1864 con el título de marqués de Santa Rosa, por el nombre del primer ingenio de esclavos que había poseído su padre. La familia Aldama no llegó a ostentar el título al no expedirse el real despacho. Fue rehabilitado un siglo después, en 1954, por el español José María de Areilza Martínez-Rodas, dirigente derechista de los años treinta en Bilbao, alcalde de esa ciudad con Franco, embajador y durante la Transición ministro de Asuntos Exteriores. La duquesa de Rivas impugnó el reconocimiento del II marqués por considerase con mejor derecho, impugnación que rechazó el Tribunal Supremo por cuestiones formales. En 1986, en cambio, se reconoció a la casa ducal de Rivas el derecho a este marquesado, siendo desposeído Areilza tres décadas después de llevar un disputado título que toma su nombre de una plantación de esclavos otorgado a una familia de negreros.

CAPÍTULO 4

TRAVESÍAS SIN FIN

UNA FUENTE CENAGOSA

El comercio transatlántico de esclavos en la etapa ilegal generó enormes oportunidades de negocio. En el pasado, el contrabando de mercancías formaba parte de las actividades irregulares por las que asumiendo algunos riesgos se obtenían beneficios eludiendo las prohibiciones de comerciar con otros países y las cargas fiscales con las que se gravaban en las aduanas los artículos permitidos. El contrabando había sido común en el Caribe, con numerosas islas, muchas de ellas próximas, pertenecientes a diferentes potencias rivales, con gran número de navíos surcando sus aguas, escenario natural del corso y la piratería. La venta de esclavos había formado parte del ámbito insular. Las islas inglesas, neerlandesas y danesas, los luso-brasileños, habían sido suministradores habituales a cambio de cueros, tabaco y plata. Puerto Rico y el oriente de Cuba los habían recibido con mucha frecuencia. Las devastaciones decretadas en el siglo XVII en el norte de la isla de La Española estuvieron motivadas con el fin de alejar a la población de su costa norte y evitar el contacto con los extranjeros que se acercaban a comerciar. Estas prácticas se extendían antes de 1810 por toda la costa de Venezuela, de Santa Marta a Cartagena y en el Río de la Plata con ingleses y luso-brasileños. Las prohibiciones y la persecución del fraude habían logrado escasos resultados. Los comisos daban lugar a enjuagues de los funcionarios encargados de la represión del delito, de la misma forma que su tolerancia se había convertido en muestra de venalidad de esos mismos encargados. La Monarquía era tan consciente que entre los siglos XVI y XVIII los nombramientos de los altos cargos iban acompañados del permiso para introducir en las Indias cierto número de mercancías —bienes materiales o esclavos— libres de derechos y con la

facultad de venderlos, a modo de una retribución encubierta por su instalación en Ultramar.

A medida que los negocios ilícitos alcanzaban un volumen más grande, el cohecho se convirtió en una práctica establecida. El Caribe y sus activos puertos mercantiles en su conjunto volvieron a ser el escenario habitual. Hemos visto algunos casos relativos a desembarcos de esclavos autorizados o tolerados por los gobernadores contraviniendo la ley. A finales del siglo XVIII el cohecho aparece a gran escala en Cuba, obteniendo de las autoridades resoluciones favorables a hacendados y comerciantes a cambio de la cesión de participación en plantaciones a los capitanes generales Luis de las Casas y al marqués de Someruelos, o al intendente de Hacienda José Pablo Valiente.

A partir de 1820 el contrabando da un salto considerable: la mercancía que se trasiega son personas, se lleva a cabo en gran número y se contravienen no solo la prohibición española, dictada por Fernando VII, sino los convenios suscritos con Gran Bretaña en 1817 y 1835 que convierten la infracción en un delito internacional. España dictará dos leyes penales específicas, en 1845 y 1866, si bien desde 1820 está obligada a perseguir su práctica, detener a los buques que se dedican a ello y llevar a sus responsables ante tribunales especiales, los Tribunales Mixtos de represión del tráfico de esclavos, sitos en Sierra Leona y La Habana.

Los alijos, desembarcos de artículos de contrabando, adquieren en la época de la trata ilegal frecuencia y continuidad en Cuba y Puerto Rico a partir de 1820, burlando el acecho de la Armada británica y la supuesta vigilancia de las autoridades españolas. De media, nueve de cada diez navíos enviados a la costa de África lograban regresar con su cargamento. Otros cálculos reducen el éxito de las expediciones a una de cada cinco.

El aliciente de inmensas ganancias en un tiempo breve se revistió de dos pretextos: los brazos africanos aportados en el curso de los años eran indispensables para sostener las plantaciones de azúcar y café, base de la riqueza de las Antillas, y las oportunidades que ese progreso proporcionaba al comercio, la migración española y a la Hacienda Pública. La infracción de la ley formaba parte de las costumbres de gobierno de un imperio vasto y lejano, sin reparar en la naturaleza del propio contrabando de seres humanos. De otro lado, la esclavitud no conoció ninguna restricción en el interior de las colonias, pudiendo comprarse y venderse

cautivos con entera libertad, sin que las autoridades que perseguían desembarcos ilegales pudieran penetrar en las haciendas en su persecución de no disponer de pruebas fehacientes de la ilicitud, es decir, de no capturar en la misma persecución a sus promotores.

Si faltaban dos siglos para que la comunidad internacional declarase que "la esclavitud y trata de esclavos constituyen crímenes de lesa humanidad y siempre los han constituido", la conciencia moral de la época repudia la tiranía y la servidumbre, la tortura y la crueldad. Esa escisión en el mundo occidental acompaña a la emergencia de la modernidad amortiguada por las exigencias de la nueva economía y de los principios en que se asienta: la utilidad, la ganancia individual identificada con el progreso general y la noción de propiedad privada sin restricciones.

La esclavización ocasionaba sufrimientos intensos y constantes, reducía el valor de la vida ajena, comportaba castigos físicos y psíquicos normalizados en las conductas, incrementaba el riesgo de muerte y enfermedad en seres que no podían protegerse de una y otras, imponía pautas de alimentación ajenas a sistemas nutritivos equilibrados, propios de los pueblos y de los recursos a su alcance, cosificaba a la persona al reducirla a mercancía sin voluntad, examinada y tasada exactamente igual que un semoviente al registrarse sus ventajas —edad, sexo, fertilidad—, rasgos físicos y las *tachas* que puedan incidir en el precio, incluyendo en estas las mutilaciones que hubiera, los trastornos que padeciera, los malos hábitos o su carácter, juzgándose después el esclavo vendido "alma en boca y huesos en costal", en la fórmula tradicional que indicaba que se hallaba en buen estado. La legislación española conservaba la figura de la redhibitoria, el derecho de restitución del dinero pagado, exigible ante los tribunales, si se descubría una tacha física o psíquica no declarada (Joda Esteve, 2016).

La connivencia de traficantes de esclavos, autoridades y altos protectores con la trata fue una constante hasta al menos 1866, y alcanza su máxima expresión en los negocios llevados a cabo por una serie de sujetos que de 1823 a 1860 se ganaron la complicidad de los capitanes generales y del trono.

La operación de aproximación a la isla constituía uno de los momentos críticos de la expedición. Debían sortearse las patrullas inglesas en el

Caribe y haber escogido previamente un lugar que fuera a propósito para el alijo. Las autoridades costeras debían estar avisadas para no entorpecer los trabajos. Un lugar apartado, mejor si era propiedad privada de un comerciante o hacendado implicado en la expedición. El operativo era complejo y solía involucrar a un elevado número de personas que intervenían en lo que se conoce como *trata en tierra*. Algunos eran personas de posición y muchos eran "paupérrimos y necesitados":

> pescadores, prácticos de mar y tierra; campesinos que habitaban estas zonas y suministraban viandas, aves de corral y puercos o reses; carreteros o gañanes que iban al cuidado de los carros en que se transportaban los negros; Alcaldes de Mar; administradores de ingenios; mayorales de ronda; militares de diverso rango; Alcaldes Pedáneos, capitanes y Tenientes Gobernadores de Partido; funcionarios públicos que se encargaban de falsificar los documentos y testigos que encubrían a sus protectores (Barcia Zequeira, 2017b: 54).

Dejados en la playa o en un cayo, hay un grupo de personas preparado para hacerse cargo de ellos y conducirlos con presteza a un barracón, de donde irán sacándolos en los días siguientes, cuando no se inicia de inmediato su traslado en un barco de cabotaje que los recoge o se los interna en una caravana que lleve lo antes posible a una hacienda para poner a salvo el cargamento de acciones inquisitivas. El barco, libre de carga pero no muchas veces de evidencias de su dedicación, podía entrar después en el puerto más cercano o al de La Habana, si no se hacía preciso su hundimiento para borrar el rastro. Los capitanes que habían hecho la ruta transatlántica salían de inmediato del país, dirigiéndose a los Estados Unidos antes de regresar a España o retornar con una nueva expedición.

Un equipo de la Universidad de La Habana dirigido por María del Carmen Barcia (2017) viene ofreciendo detalles del asunto sobre las tres décadas centrales del siglo XIX. Existen numerosos documentos y testimonios contemporáneos que dan cuentan del procedimiento. Las autoridades españolas intervinieron en un número limitado de casos que habían sido denunciados, pero cuando eso sucede, se levanta un detallado expediente en el que la fiscalía ordena minuciosos interrogatorios a los presuntos implicados en el delito y a los propios esclavos "bozales", para lo que se sirve de intérpretes. Los primeros suelen declinar toda responsabilidad y se protegen unos a otros, pero no faltan declaraciones en las que se revelan los pasos dados y se delata a los instigadores. Del lado de los esclavos, la información reunida se interesa por el lugar de procedencia

en África, cómo fueron esclavizados, la etnia a la que pertenecen, su nombre original, la forma en que fueron conducidos a los barcos y aspectos relacionados con la travesía y el desembarco. Se anotaba también la edad que decían tener o se les suponía, la estatura y los rasgos físicos que parecían peculiares y las marcas identificativas, con frecuencia cortes o rayas en rostro y cuerpo —tatuajes y marcas— o cicatrices en su caso (Barcia Zequeira, 2017a: 61-62, 364-373).

El alijo o desembarco era el último capítulo de una empresa que se había iniciado meses antes con la planificación del viaje en Cuba, Cádiz, Santander o Barcelona. Cuántos y quiénes tomarían parte en el negocio, el capitán al que se encargaría, los pilotos y tripulación escogidos por este, el contacto con el factor en África al que si era factible se le enviaba un mensaje con anterioridad sobre la fecha aproximada de arribada y las previsiones de carga —número y características—, el aprovisionamiento del navío para su traslado y la compra de esclavos, los preparativos del regreso y la "trata en tierra", etc.

El segundo capítulo se desarrollaba en el océano y en las costas africanas. Comportaba riesgos y situaciones extremadamente dramáticas que cuantos intervenían en el negocio, en Cuba, España o en las ciudades de Londres, Boston o Nueva York, siempre prefirieron ignorar, como si fuera una industria extractiva más y no un tráfico planeado de personas esclavizadas y conducidas de manera masiva a la deportación.

LA TÉCNICA DEL OFICIO

En la era de la navegación a vapor los traficantes de esclavos se convirtieron en clientes especiales de los constructores de *clippers* americanos. Un informe británico señalaba en 1834 que la interferencia inglesa en la persecución de la trata había obligado a los traficantes a emplear un navío "del peor diseño que pueda uno imaginarse, considerado el fin a que se destina, en el que toda comodidad es sacrificada a favor de la velocidad". La "comodidad" del pasaje también era sacrificada al número de africanos que se transporta en el barco más veloz de su tiempo (Manix y Cowley, 1970: 195). El Socorro, o el Diligente, construidos en Baltimore a finales de los treinta, con su nombre en español, dan cuenta de los clientes

a los que se destinan. Con frecuencia se emplean bergantines y fragatas, pero también goletas y hasta faluchos. A lo largo del siglo XIX se distingue entre los barcos de gran porte, poderosos, capaz de llevar de 800 a 1.200 personas esclavizadas, a los navíos ligeros y rápidos que pasan más fácilmente desapercibidos y que cargan menos de 200. En dependencia de uno y otro, la complejidad de los preparativos varía mucho, así como el tamaño de la tripulación y los contactos requeridos en el punto de embarque.

La expedición preparada por Juan Roig Jacques desde Barcelona en 1829 en el bergantín-goleta Semirámide, informada por Maluquer, proporciona las detalladas instrucciones que recibía del armador el capitán del barco, Juan Ferrer Roig, y nos ilustra sobre el funcionamiento del negocio en la etapa ilegal. En las instrucciones figuran los salarios del capitán, segundo, dos terceros, el contramaestre, guardián, el cirujano que los acompaña, despensero, carpintero, calafate, cocinero, marineros, mozos y pajes. En total, la tripulación ascendía a 54 individuos. A los citados, hasta el cirujano incluido, se les abonaría una cantidad por esclavo entregado. El buque era nuevo y se hallaba equipado con ocho cañones, fusiles y armas menudas, amparado en una patente de corso y con mercancía oficialmente despachada a la colonia danesa de Saint-Thomas. Se encomendaba al capitán hacer negocio "con pureza", sin daño ni engaño, y se le encarecía que vigilara a bordo para evitar "que los marineros ni persona alguna del buque den escándalo entre los sexos, siendo la oficialidad los primeros en dar el ejemplo en esto". El buque y parte de la carga se hallaban asegurados y se prevenía al capitán que en caso de ser apresados o de pérdida, debía sacar los documentos jurídicos.

El bergantín iría pintado de negro y su contraseña sería la bandera holandesa en el trinquete. Debía dirigirse a la Costa de Oro para hacer su cargamento y dirigirse a Isla de Pinos, donde un práctico hará señales, y subirá a bordo con una carta de los consignatarios (da sus iniciales: F. S. S., si bien especifica en otro lugar que es la casa Roig, Sobrinos y Cía.) donde se le indicaría el punto de desembarque. El práctico le hará saber también si después debía entrar al puerto de La Habana o de Matanzas, y si debía lanzar al agua "los útiles que indican sospecha de este negocio" (Maluquer, 1976: 66-70).

Juan Ferrer Roig aparece capitaneando otra expedición de esclavos en

1832, la del bergantín Águila que salió de Luango, en la Guinea, con 659 africanos y una tripulación también de 53 hombres. El barco iba armado, como el anterior, con diez piezas, y fue apresado por un crucero inglés cuando estaba próximo a su destino, por lo que la carga, 604 personas, fue desembarcada en América y el barco y el capitán llevados ante la corte de Sierra Leona. El navío tenía 300 toneladas de desplazamiento y había cargado 2,2 esclavos por tonelada, una cifra elevada. Las bajas en la travesía, 55, representaban el 8% del cargamento. El porcentaje de varones era del 78%, el de niños y niñas era del 58%, mostrando, una vez más, la preferencia de la demanda (Slave Voyages, 2019).

Las mercancías destinadas a la compra de esclavos variaron a lo largo del tiempo. El alcohol (aguardiente y ron), los tejidos, las armas blancas, las armas de fuego, la pólvora, las joyas y abalorios fueron una constante. En ocasiones, los artículos responden a solicitudes específicas de los clientes. Barcia Zequeira (2017: 42-43) reproduce un cargamento dirigido a Cumo y Harry Padro que incluye objetos de plata, muy posiblemente para el factor, y otros que parecen destinados al rey local: "Un Sombrero de Copa alta, de los más altos que se puedan encontrar guarnecido con galón de oro ancho y una chapa de oro delante y atrás", "La Cola de elefante que yo mandé con el Capitán Biguel, guarnecida ricamente con Plata y tres Faxas al final" —explica el factor—; "quiero también que me mande para el Rey de aquí, un gorro de color carmesí ricamente adornado, trabajado con oro, que sirva para una coronación, una peluca grande semejante a la que Representan tener los Jueces". Es decir, entre otros, atributos reales como el cetro y la corona.

La correspondencia capturada a un barco negrero en el golfo de Guinea revela asimismo las tribulaciones de los factores a la hora de atender los encargos y las complicidades existentes. Fechada en Ajudah el 6 de julio de 1844 y dirigida a "Don Juan Allende", nombre de un capitán negrero, el factor, Antonio San Martí, primo de Juan José Zangróniz, escribe desaconsejando que enviaran navíos "por flete" para La Habana, ya que era "la peor temporada en la que puede venir", aunque se mostraba dispuesto a servirle. "La Melvira se fue ayer con 639 bultos, 539 estando de viaje [?], y dejó este puerto sin propina a las personas que lo guardan", originando disgusto. San Martí se preguntaba de dónde "el señor Mora [otro factor] tenía medios para procurarse 400 o 500 bultos, cuando no podía disponer

de los suyos, como me ha pasado a mí", atribuyéndole una conducta que lo desacreditaba. Le informaba también de que un tal Juan A. Silva Chaves había enviado desde La Habana en noviembre de 1843 una barca americana a Nueva York, y de allí a Onim, "o a este puerto". El cargamento que traía fue vendido "a Don Francisco, y pagado con letras de cambio, que giré a favor de dicho señor". Su corresponsal no debía contar, por lo tanto, con recibir o poder comprar esos "bultos", pero "el señor Brochado es un amigo, y creo que te enviará (si tiene) bultos para La Habana" o, si no interesare, para Brasil. José Brochado era un factor español establecido en Lagos que proveía a barcos tanto para Cuba como para Bahía; aparece citado con frecuencia en la documentación británica remitida al Parlamento de ese país. Temporalmente, exponía San Martí procurando no disgustar a un cliente habitual e importante, no era posible conseguir una carga en ese puerto, y así se lo había comunicado también a su primo Zangróniz. Por último, le facilitaba un detallado informe sobre los cruceros dedicados a la persecución, ofreciendo sus nombres, características y estado, lo que muestra el grado de vigilancia que desplegaban en la región y los circuitos que los factores habían creado de intercambio de información. El Melvira había logrado mantenerse en medio de los cruceros, alejado de su alcance; solo vio uno en el segundo instante: "El Capitán dice que navega muy bien". San Martí se despedía deseándole "que seas más afortunado en otro puerto" y con la fórmula: "Esperando tu buena salud y prosperidad" (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 316-317).

Théodore Canot (Théophilus Conneau) era un italiano, nacido en Florencia en 1804, de padre francés y formado en el océano. Se embarcó con 15 años para Boston dispuesto a dejar para siempre el Viejo Mundo. En los Estados Unidos realizó diversos trabajos y se enroló en varios navíos que lo llevaron a Indonesia y La Habana, a la que saludó —escribe— "como una especie de puente flotante hacia mi El Dorado". En efecto, allí se incorporó a un barco de esclavos que se dirigía a la costa africana. Canot hablaba un "inglés roto" y, además de francés e italiano, se manejaba con el español. Después de varios viajes que lo familiarizaron con la ruta y el negocio, el "criollo del Atlántico" se instaló en el río Pongo, donde trabó relación con el mongo John Ormond y otros reconocidos factores. En las dos décadas siguientes dispuso de una factoría, o al menos fue su gestor, ya

que los vínculos con Pedro Blanco parecen más estrechos de los que admite. Las memorias que redactó en Nueva York en colaboración con el escritor Brantz Mayer, en 1854, proporcionan una ingente información teñida de algunas fantasías. Al poco de instalarse en 1827, Canot cuenta que recibió de Cuba el navío Fortuna con 200.000 cigarros y 500 onzas de oro. Todavía carecía de barracones donde guardar los esclavos y de contactos para su suministro. Se le ocurrió entonces convocar a bordo a los factores de la ribera y les ofreció partir el beneficio de la cargazón si le facilitaban "los negros" en 30 días, pagando 50 dólares por cada esclavo. Los factores únicamente admitieron el pago en oro. De manera que siguió el consejo de uno de ellos y envió el tabaco a un comerciante judío de Sierra Leona que sabía cómo colocarlo contra mercancías de Mánchester. Como se comprueba, no solo los pueblos africanos aceptaban pagar mercancía con mercancía. Los ingleses ya lo habían hecho antes en Cuba al vender esclavos de contrabando pagaderos en tabaco. Diez días después del envío, Canot tenía los artículos de primera calidad con una comisión de cuatro dólares por cada mil cigarros, y así pudo pagar los esclavos que le iban llevando los restantes comerciantes. Tres meses después recibía la noticia de que el navío había desembarcado 217 esclavos en Matanzas. Los gastos de la expedición habían sido de 39.980,46 pesos, los ingresos de 81.419 pesos, el beneficio neto de 41.438,54 pesos. Los esclavos habían sido vendidos por 77.469 pesos, a razón de 357 pesos de media cada uno. El costo de las mercancías empleadas en la compra era de 10.900 pesos, aunque en el cálculo de Canot no parecen haber existido bajas, lo cual es imposible. En los gastos estaba comprendida la comisión del factor (5.565 pesos), la del consignatario (3.873) y los sobornos a los funcionarios de Cuba (1.736 pesos), a ocho pesos por esclavo, en esa fecha para el capitán general (Canot, 1855: 99-102).

El negrero describe en detalle el embarque realizado en la factoría. Se realizaba bajo la supervisión del segundo oficial y del contramaestre, que descendían a la bodega "látigo en mano" y disponían a los esclavos en sus lugares: "Los que están en el lado derecho del barco mirando hacia adelante y acostados en el regazo del otro, mientras que los de la izquierda están igualmente estibados con la cara hacia la popa. De esta manera cada negro se acuesta sobre su lado derecho, que se considera preferible para la acción del corazón. En la asignación de lugares, se presta especial atención

al tamaño", los altos en el centro y los más pequeños y jóvenes cerca de la proa. Todos ellos están desnudos. "Cuando la carga es grande y la cubierta inferior está abarrotada, el exceso se dispone en la cubierta, que es protegida de manera segura con tablas para resguardarlos de la humedad". Canot destaca la estricta disciplina en la estiba y alojamiento, pues de lo contrario, dice, cada esclavo se acomodaría "como si fuera un pasajero", consciente de que eran básicamente *carga*. De cada diez esclavos, se confiaba a uno la función de "alguacil", y se le proporciona un "gato" (látigo) "para hacer cumplir las órdenes durante su turno designado". El traficante se permite añadir algo sobre las incomodidades del alojamiento: "Soy de la opinión de que *los esclavos emigrantes* (sic) experimentan muy leves inconvenientes al acostarse en la cubierta". La ventilación se cuidaba mucho:

> Las escotillas y mamparos de todos los barcos esclavistas están enrejados, y se cortan aberturas alrededor de la cubierta para una circulación más amplia del aire. Las velas de viento también arrojan constantemente una corriente constante en la bodega, excepto durante una persecución, cuando, por supuesto, todas las comodidades se sacrifican temporalmente por la seguridad. Durante la calma o con vientos ligeros y desconcertantes, cuando el aire sofocante de los trópicos imposibilita la ventilación, siempre se quitan las rejas y se deja reposar por la noche en cubierta a porciones de los esclavos, mientras la tripulación está armada para vigilar la marcha.

Era una costumbre extendida asegurar a los esclavos encadenando diez en una banda, pero para evitar inconvenientes en el mar "las esposas se quitan inmediatamente y se reemplazan por grilletes, que los sujetan por pares por los pies". A las mujeres y los niños no se les ponían hierros, y en muchos envíos desde Ajudah, Benín y Angola y de otros pueblos al norte de la Costa de Oro, tenidos por pacíficos, también iban libres a bordo. Era una cuestión práctica en la que se evaluaba el riesgo de revuelta y el beneficio esperado. Con absoluta frialdad, escribe: "Cuanto más tiempo se plancha a un esclavo, más se deteriora; y, como su único objetivo [del comerciante] es desembarcar un cargamento saludable, el interés pecuniario, así como el sentimiento natural, insta a ahorrar metal" (Canot, 1855: 104-106).

Gran parte de las capturas de los barcos negreros por cruceros ingleses tenía lugar en las proximidades de la costa de África. Muy pocas veces ocurrían en medio del océano. En ocasiones, eran las patrullas de las Indias Occidentales las que avistaban a los navíos y actuaban antes de que se acercaran a las costas cubanas, pues de ese modo evitaban tener que

presentarlos ante el Tribunal Mixto de la Habana, con el riesgo de que las autoridades españolas rechazaran la presa. Las denuncias de desembarcos ilícitos fueron muy frecuentes, pero prosperaron solo si eran sorprendidos *in fraganti*. Aun así, el número de africanos que por esta causa fueron declarados "emancipados" en Cuba ascendió a más de 26.000 (Roldán de Montaud, 2011). Los apresamientos proporcionan una información muy valiosa de los procedimientos seguidos, las compañías que se encuentran detrás, la carga humana transportada y algunas de sus características.

En octubre de 1834 fue apresada la goleta española Arogante Mayaguesana. La mandaba el capitán Bartolomé Ferrer. La mayor parte de la carga estaba formada por niños, "como suele suceder con los cargamentos de esclavos embarcados desde el mismo lado" [Cuba], escribió el funcionario británico para referirse a la tendencia de los comerciantes españoles de adquirir esclavos de corta edad, jóvenes y niños. Hemos explicado cómo la estructura de la plantación los requiere así, en la *segunda esclavitud*, varones con plena capacidad productiva o próximos a adquirirla. La travesía había tenido una mortalidad extraordinaria: 68 fallecimientos, en nueve casos producidos entre la captura y la emancipación, con la pérdida de alrededor de una quinta parte del total en menos de seis semanas de travesía. "Esta terrible mortalidad aumentó, más que disminuyó, durante el desarrollo de los procedimientos ante la Corte, y el traslado de los negros emancipados al Gobierno Colonial, debido a la actual falta de todo alojamiento para los esclavos pendientes de adjudicación", añadió en su informe. La travesía de la Arogante Mayaguesana se había iniciado en Puerto Rico, con la autorización de su gobernador, Francisco de Paula Topete, para partir al comercio lícito con São Tomé. Se advirtió al capitán, como era de rigor, contra el tráfico de esclavos, "absolutamente prohibido por el Tratado entre Su Majestad y el Rey de Inglaterra, fechado el 23 de septiembre de 1817, y por el artículo 3 de la Real Ordenanza del 19 de diciembre de ese mismo año". Las autoridades estaban obligadas a transmitir esa prescripción aun siendo conocedoras, no podía ser de otro modo, del verdadero objeto de la expedición.

El capitán Bartolomé Ferrer había nacido en Cataluña y residía en Puerto Rico desde hacía tres años. Figuraba como propietario de la

embarcación, pudiendo haber sido construida en los Estados Unidos; la había adquirido en febrero anterior a la casa Ruiz y Cía., españoles radicados en Puerto Rico. Además de la bandera nacional que llevaba izada, se le apresó otra enseña francesa. Iba armado para hacer frente a los piratas, justificó, pues no opuso resistencia a la captura. La nave era de apenas 96 toneladas y viajaba con una tripulación de 31 hombres, todos españoles excepto uno de Saint-Thomas. Ferrer llevaba en la carga una participación de 1.500 pesos. Para la compra de esclavos transportaba un cargamento de ron y en Saint-Thomas había adquirido otros artículos antes de viajar a Loango, donde tomó 353 esclavos (3,7 esclavos por tonelada). La carga se hizo de una sola vez y el redactor del informe cree que 17 o 18 murieron durante la captura o el embarque (*Correspondence Slave Trade*, 1835: 13-15). Los datos recabados indicaron que el cargamento inicial era de 369 africanos y al llegar al primer puerto conservaba 309. El 48,6% eran niños. La mortalidad en el trayecto fue del 16%. Jorge Chinea (2016) ha resaltado cómo a medida que avanza el siglo, desde 1830, la proporción de niños esclavizados llevados a Puerto Rico crece hasta situarse de media en el 51%, y en la última expedición a Puerto Rico, el Majesty o Majestad (alias "J. W. Reid"), en 1859, llevaba un 55% de menores de 14 años, con una carga de 1.050 transportados desde el río Congo, de los cuales llegaron con vida 825 (Slave Voyages, 2019). En este último caso, los declarados "emancipados" fueron tratados como aprendices y obligados a trabajar hasta 1864, cuando fueron transformados en colonos obligados a contratarse con un empleador. La reserva de edad proporciona una proyección a medio plazo de trabajo bajo coacción.

La goleta española Sutil, al mando de Juan Fremul, fue capturada con un pasaporte provisional con el que había sustituido al pasaporte real. Lo había firmado en La Habana en 1834 Ángel Laborde, brigadier y comandante general del Apostadero de La Habana, donde servía desde 1824, habiendo sido jede de la escuadra durante las guerras del continente y efímero ministro de Marina en 1832. Laborde, un afamado marino cuyo papel resultó fundamental para tolerar la trata ilegal, autorizó a Fremul a realizar un viaje comercial a la isla de São Tomé, con la advertencia habitual contra el tráfico ilícito de esclavos. El segundo de Laborde y sucesor suyo (interino de 1834 a 1836 y en propiedad desde entonces a

1838) era Juan Bautista Topete y Viaña, comandante de las fuerzas terrestres del Apostadero. Fremul declaró ser nacido en Cataluña, donde vivían su esposa y familia, y residir desde hacía ocho años en La Habana. El barco creía que había sido construido en los Estados Unidos, apenas tenía 77 toneladas y la tripulación la formaban cuatro oficiales y 14 hombres, todos españoles (*Correspondande Slave Trade*, 1841: 48). En el momento de su captura el navío transportaba 228 de los 235 esclavos que había tomado en Calabar, con una mortalidad extraordinaria del 32%; un 70,5% eran niños (Slave Voyages, 2019). Juan Fremul es un capitán que aparece en expediciones anteriores a 1821 operando en Puerto Rico desde Curazao.

En marzo de 1835, los comisionados británicos escribían desde Sierra Leona al duque de Wellington, secretario de Asuntos Exteriores, dando cuenta del caso de la polacra española Minerva. Su capitán era Andrés Puig y el segundo oficial tenía por nombre Guillermo Salgado. La nave fue capturada el 15 de enero con 650 esclavos a bordo. Puig dijo haber nacido en Málaga y vivir en La Habana, siendo el único propietario de la embarcación. Había tomado posesión del navío, construido en el Mediterráneo, ocho meses antes, de manos de su anterior capitán, José Guerrero, quien vivía en Málaga. Luis Antonio de Andrade, el capitán de un segundo barco capturado, afirmó ser de Galicia y vivir en La Habana desde hacía seis años, aunque su esposa y familia residían en Brasil. Había sido puesto al mando de la embarcación por don José Fernández, súbdito español residente en La Habana. El barco que pilotaba se había construido en los Estados Unidos, según tenía entendido (*Correspondence Slave Trade*, 1835: 56-57). Gabriel Pérez, capitán de la goleta mercante española Julita, tras su apresamiento, declaró tener 35 años, ser natural de Santo Domingo, estar casado, haber partido de La Habana siguiendo las instrucciones del dueño del barco, Juan Bertinotti, para dirigirse a la isla de São Tomé a por esclavos. Miguel Martorell, de 29 años, natural de Barcelona, declaró ser católico y de estado soltero, maestre de la polaca española Joven Reyna, alias "Marte", a bordo de la cual embarcó en Barcelona siendo su capitán Juan Sagrera. Cargó 600 esclavos y desembarcó 407 en La Habana, con una mortalidad del 33% (¡nada menos que 197 fallecidos!). El 79% eran varones. Fue condenado por el Tribunal Mixto de esta plaza (*Correspondence Slave Trade*, 1835: 144).

El cónsul británico en La Habana consideró en un informe al Almirantazgo que entre 1837 y 1838 se habían contratado un promedio de unos 70 barcos por año para el comercio con la costa de África. Más de dos tercios habían regresado con cargamentos, que evaluaba en un total de 15.000 esclavos. "Esto fue solo para este lugar y vecindario [La Habana], y como este era el gran mercado central de esclavos, podemos calcular que los traídos a otras partes de la isla no excederían los dos tercios de este número, o 10.000 por año, lo que hace un total de 25.000 por año". Esa cifra se habría alcanzado en el momento máximo, creyendo que el promedio anual no excedía los 20.000. Hasta donde se sabe, añade, fueron 20.500 y 22.500 los africanos ingresos en 1837 y 1838, respectivamente (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 316-317). Las estimaciones británicas se quedaban cortas. Hoy se estima que las entradas en Cuba de esclavos fueron de 23.010 en 1837 y de 26.664 en 1838, casi 6.700 más de la documentada denuncia, un 15,5% superior (Slave Voyages, 2019).

Las capturas de barcos de esclavos por los cruceros de la Armada británica fueron numerosas de 1825 a 1840 y de 1845 a 1860. En varios momentos, sin embargo, estos informes insisten en que se ha contenido la trata, sea por la acción de sus perseguidores, con detenciones y destrucción de factorías de la costa, por el exceso de esclavos llevados a Cuba o por el interés de los propietarios de encontrar una mano de obra sustituta. En 1841, por ejemplo, se afirma en uno de los documentos dirigidos al Foreign Office que "algunos de los viejos plantadores, que tenían tantos esclavos como deseaban, habrían estado encantados de ver suprimido el comercio porque esto habría elevado el valor de los esclavos en sus propiedades", conclusión que implica desconocer que los plantadores no los concebían por su precio sino por su valor laboral, tanto más cuanto los beneficios del azúcar estaban al alza. Si la trata se mantenía, añadían, era porque se multiplicaban las haciendas de azúcar y café en la isla, y los propietarios, "algunos de los cuales eran ciudadanos de los Estados Unidos", respaldaban el tráfico "firmemente". En realidad, se estaba produciendo un relevo de los viejos plantadores, las familias del siglo XVIII y comienzos del XIX, por los que invertían en la tercera y cuarta década del siglo con capitales formados en la trata, muchos de ellos españoles que se asentarán en la producción y continúan dominando el

tráfico transatlántico de africanos. "Estos —se sostiene— deseaban aumentar rápidamente el número de sus esclavos y deseaban hacerlo al menor precio posible", financiándolo con las grandes ganancias del dulce, que se habían duplicado en cinco años. La prosperidad general de la isla había hecho que aumentara la población de La Habana y de las restantes ciudades principales, o había dado lugar a nuevas. Todo ello comportaba una demanda mayor de trabajadores "y la mayoría de los habitantes solo los buscaba en África". No era, sin embargo, la única fuente laboral. Pronto se buscarían en Yucatán y en China, pero en 1840 todavía faltaban unos años hasta que se intentara. En cambio, se reconoce, "algunos de los plantadores buscaron trabajadores libres, y algunos blancos catalanes y muchos otros canarios fueron empleados en sus haciendas azucareras", lo que se califica de "experimento", pues se desconocía si se podría consolidar esa tendencia. Sabemos que no fue así, a pesar de las contratas de gallegos para el campo, pues la inmigración peninsular acudió casi siempre a los núcleos urbanos. La asociación entre prosperidad, beneficios y trabajo forzado llevaba a afirmar en la fuente británica: "El sentimiento generalizado del pueblo de Cuba favoreció la continuación de la trata de esclavos" (*Correspondence Slave Trade*, 1841: 167-171).

En contra de las previsiones y de los comentarios del responsable en La Habana, en 1840 entraron 17.739 esclavos y en 1841 fueron 14.124; en los dos años siguientes el descenso fue notable, 4.739 y 8.012. La información británica era bastante buena en términos generales, aunque en ocasiones las fuentes proporcionan indicios que no se ven corroborados o, como en el caso citado, ofrecen una visión optimista que estaba lejos de la realidad. Una década después, en 1853, se superaban las 15.000 entradas.

La llegada del general Jerónimo Valdés (1841-1843) como gobernador y capitán general de Cuba puso en dificultades el macabro comercio. Afín al regente Espartero, a quien había tenido a sus órdenes, fue un exponente de la política del Gobierno progresista: conforme con la supresión efectiva de la trata y a la vez opuesta a ceder a imposiciones externas en defensa de la soberanía nacional, dependiente también de las remesas fiscales que garantizaba la Hacienda de la colonia cuando apenas se ha concluido una guerra civil que ha durado siete años. En cambio, el general Leopoldo O'Donnell pronto es señalado como mucho menos escrupuloso que su

predecesor.

En enero de 1845, otro informe era todavía más optimista que el antes citado y registraba un descenso de entradas ilícitas en la isla, si bien no se llevaba a engaño en cuanto al motivo: "Las expediciones a la costa en busca de esclavos no han sido más numerosas solo porque la demanda no fue mayor". Y eso a pesar de la tremenda represión que había desplegado el Ejército después de las rebeliones de 1844 y del clima conspirativo, supuestamente descubierto. En opinión de la fuente británica, "unos 3.000 negros han muerto [...] y otros 1.000 han sido desterrados, o se han ido voluntariamente, por no hablar de la habitual pérdida de vidas en las haciendas [mortalidad superior a la natalidad], pero el precio de los esclavos no ha aumentado", síntoma del estancamiento de la demanda (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 380). La "terrible persecución" de 1844 "se ha ocultado tanto como ha sido posible", se comenta en otro informe,

> pero los pobres infelices fueron sacrificados de todas las formas posibles, apiñados en las cárceles más repugnantes y otros lugares de confinamiento, dejados a morir en el cepo, y de las heridas infligidas sobre ellos por la dirección de fiscales despiadados, y la aplicación del latigazo, bajo el cual caducaban los números, a los que no se podía arrancar ningún tipo de confesión. Tanto si eran culpables como si incluso habían sido acusados, se les trataba de la misma manera.

A ello se sumaban las expulsiones de negros libres, ya que "la mayoría de los artistas, poseedores de cierta educación y propiedad, fueron considerados peligrosos" (*Slave Trade*, Clase B, 1848: 42).

Otra causa de la "depresión por el tráfico ilícito" pudiera ser, se dice, "el mayor uso de maquinaria y la introducción de mano de obra blanca". De nuevo aquí el redactor incurre en una notable confusión. De un lado, refiere la creciente mecanización: "Dondequiera que se pueda emplear maquinaria en lugar de trabajo esclavo, los plantadores están comenzando ahora a emplearla universalmente". No percibe, en cambio, que la mayor capacidad de procesamiento de la caña obligaba a extender los cultivos que alimentarían a la maquinaria, algo indispensable a fin de incrementar la productividad en relación con la inversión efectuada. La segunda idea, la llegada de inmigración blanca, es saludada favorablemente, sin prescindir de una evaluación racista: "La inteligencia superior de los trabajadores blancos sin duda compensará las pocas horas de trabajo que se les puede

exigir". A tal efecto, consciente de que no podía exigirse a los asalariados europeos las jornadas impuestas a los africanos esclavizados, menciona la llegada de "un cargamento" de unos 300 jóvenes de Asturias, de 12 a 20 años, es decir, la edad preferida por los plantadores, como se ha visto con los esclavos. Muchos de los jóvenes llegaban para evitar el reclutamiento militar. El primer año debían trabajar sin sueldo. Quizá eso explica la tendencia a pasar a continuación del campo a la ciudad. ¿Se podía hablar de un relevo laboral? El informe que citamos es concluyente sobre la opinión de los plantadores y su preferencia: "El partido de la trata de esclavos ya se ha manifestado en contra, con todos los argumentos que cabría esperar del orgullo castellano, de ver a su gente de campo traída y alquilada 'como negros'" (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 380). El autor del análisis parece turbado por los prejuicios: no era tanto el orgullo como lo que evidencia el comentario, esto es, la utilización de población blanca en los campos y no únicamente en el manejo de maquinaria, que por otro lado continuó a menudo gestionada por esclavos; significa que a los hacendados les resultaba difícil admitir el empleo de trabajo libre en tareas en las que regía una fuerte disciplina y jornadas extenuantes, al alcance solo de esclavos y semiesclavos.

EL CAPITAL POR BANDERA

En 1840 el juez inglés del Tribunal Mixto de Sierra Leona daba cuenta del apresamiento de la goleta Laura. El capitán nominal del barco era Henry Hantsman y el capitán real era el español Juan Costa. El navío había sido construido en 1838 en Baltimore para la trata de esclavos española. Habilitado de documentos, había viajado en mayo de 1839 con efectos para La Habana comandado por James Tyler. Una vez ahí había transferido la autoridad del buque a manos españolas con la complicidad de la autoridad de este puerto, y el 9 de noviembre, con tripulación mixta (estadounidense y española) y equipamiento para la trata (alimentos, herrajes, maderas y armas de fuego para la tripulación), había partido hacia el río Gallinas. Un caso similar fue el de la goleta Lark. El itinerario fue igual a los anteriores. Cuando fue apresada, su capitán era el español Juan Barba, con experiencia y eficacia en estas expediciones, añade el informe, quien inicialmente

figuraba de sobrecargo. De oficial iba Simón Camps. Ambos eran residentes de La Habana (*Correspondence Slave Trade*, 1841: 25-30).

De los 28 cargamentos de esclavos desembarcados en 1841 en Cuba, todos excepto dos o tres fueron llevados allí en embarcaciones de bandera portuguesa. Sin embargo, varios de los barcos habían zarpado de esa isla bajo el pabellón de los Estados Unidos. Unos años después de los hechos referidos, el cónsul general de los Estados Unidos en La Habana en 1861 y 1862, Robert Wilson Shufeldt, que había pertenecido a la Armada y se había desempeñado como capitán de barco mercante en rutas que incluían Nueva York, Nueva Orleans y La Habana, elaboró un informe sobre el comercio ilegal de esclavos en Cuba para un estrecho colaborador del secretario de Estado de Lincoln, William H. Seward. Cuando lo escribió, en enero de 1861 bajo el impacto del inicio de la guerra de Secesión, Shufeldt no había tomado posesión del cargo, de manera que se basó en su experiencia previa y el clima abolicionista del que participaba. Señalaba, sin embargo, la estrecha vinculación de inversores estadounidenses y la trata dirigida a las Antillas. En Estados Unidos se compraban los barcos, de no muy grandes dimensiones, y se contrataba al capitán. Se cargaba de mercancía legal para La Habana y obtenían los permisos de navegación, aunque se sospechara su propósito. En La Habana sustituían la carga por la apropiada para la trata, artículos para la compra de esclavos, productos de subsistencia para el viaje y el regreso, tablones de madera para construir la cubierta, etc., y se incorporaba un capitán español, un contramaestre y tripulación "de todas las naciones"; luego parten hacia el río Congo con papeles que proporciona el Consulado norteamericano y con bandera de este país. Al regreso, desembarcaban sin problema en un cayo y la carga transportada era distribuida, con la complicidad de las autoridades del distrito (jurisdicción) después de haber sido atendida y alimentada para engordarla. Shufeldt era abolicionista —recomendaba que los cónsules que se enviaran a La Habana lo fueran también, a diferencia de lo que había sucedido hasta entonces— y, a la vez, profundamente racista: prevenía del peligro de africanización de Cuba, que conducía inevitablemente al salvajismo, y desaconsejaba las políticas de deportación a África, viendo ventajoso un sistema de patronato conducido por los propios plantadores, que podían educar con autoridad a sus negros (Drake y Shufeldt, 1970).

En el trasiego de adquisición de barcos y abanderamiento desempeñaron un papel central las casas de comercio y banca que actuaban de intermediarias. Se ocupaban del encargo de las embarcaciones a los astilleros o las compraban a navieros, traspasaban la documentación y las situaban donde el cliente había escogido. En muchos casos, estas casas de banca se ocupan también del aprovisionamiento de las manufacturas que los capitanes negreros necesitarán para la compra de esclavos, y asumían el giro y el pago de letras de factores y comerciantes negreros. En ocasiones, están dispuestas a tomar una participación en la expedición a fin de incrementar su beneficio. La firma más importante quizá sea la de Pedro Zulueta & Co., de Londres. En Nueva Orleans se cuenta con el hispano-estadounidense José Prats, de la firma Prats, Pujol & Co., con sede también en Nueva York, donde operan además las casas Jiménez, Martínez & Lafitte, Gregorio Tejedor & Co., José Lima y Justo Mazorca & Co. Julián Zulueta y Cía. disponía asimismo en Nueva Orleans de oficina (Moreno Fraginals, 1976, I: 280). En Nueva York los banqueros luso-brasileños enriquecidos con la trata colaboran estrechamente con Julián Zulueta y otros prominentes negreros de Cuba (Harris, 2020: 71-92).

El riesgo en que incurrían comerciantes, marinos y autoridades venales era compensado por los beneficios. Un oficial estadounidense del Departamento de Marina de los Estados Unidos, en comunicación a un funcionario británico, le había explicado que el barco esclavista Venus, de bandera norteamericana, con un cargamento de 800 esclavos transportados desde el Gallinas a Cuba, había proporcionado unas ganancias de más de 200.000 dólares, luego de pagar el barco y todos los gastos (The Religious Society, 1855: 21).

Los ingleses indicaban que Pedro Blanco y Julián Zulueta, dos de los mayores traficantes del momento, solían utilizar navíos estadounidenses, barcos de gran porte capaces de cargar entre 700 y 800 esclavos. Barcelona aparecía con un protagonismo creciente en la red del tráfico. A los funcionarios de Sierra Leona les sorprendía que unos pocos barcos hubieran proporcionado 31 marineros nacidos en Masnou, el pequeño pueblo catalán, y que varios de ellos se hubieran iniciado como contrabandistas antes de dedicarse a la trata (*Correspondence Slave Trade*, 1845: 5). De esta población del Maresme no solo salían tripulantes. El

falucho El No Se, antes el San Pablo, un buque de carga de unas 65 toneladas, zarpó de Masnou en abril de 1844 comandado por su dueño, Bartolomé Jayme Estaper, con una tripulación de 32 personas; viajó a Almería, donde cargó un suministro de arroz, toneles de agua "y otros artículos calculados para un cargamento de esclavos"; pasó por el puerto de Cádiz, declarando ir a Montevideo cuando su objeto era cargar esclavos en África y llevarlos a Cabo Frío, en Brasil.

Un informe británico de 1840 señalaba que de los 20 buques empleados de forma habitual en el comercio de esclavos relacionado con Cuba, 15 habían zarpado del puerto de La Habana y solo cuatro llevaban la bandera de España, cuatro la de Portugal y siete los colores de los Estados Unidos. De los cinco restantes en el comercio con Cuba, dos navegaron con la bandera española desde Santiago de Cuba, uno desde Matanzas y dos desde el puerto de Cádiz, con la misma bandera. En la década anterior, con frecuencia, los barcos eran rebautizados en Cabo Verde, predominando la bandera portuguesa, dado que los británicos eran más permisivos con esta.

En el informe de 1845 para el Parlamento británico se señalaba que siete de los 12 barcos españoles juzgados tenían licencia expedida en Mataró. El navío Sí, del capitán Gaspar Roig, que había salido del puerto de Barcelona, fue apresado cuando regresaba de Gallinas con 360 esclavos. Sus contramaestres, Pedro Manau, Jozé Marselal y Yamé Yern, eran de procedencia diversa: el primero residente en Barcelona y los otros en Menorca e Ibiza, respectivamente (*Correspondence Slave Trade*, 1841: 39-40). Yern, en efecto, sigue siendo hoy un apellido ibicenco. La relación de apresamientos de 1838 se extendía a 38 navíos españoles. La documentación va revelando nombres de capitanes, casas comerciales, domicilios, lugares de partida, origen de los principales miembros de la tripulación, muy pocas veces de los armadores.

Los buques capturados con bandera española habían obtenido sus cargamentos en el Sherbro, en Ambriz, Cabinda o Loanda, y generalmente tenían como destino la isla de Cuba.

La política de persecución de la trata no estuvo entre las prioridades de las autoridades españolas. El primer comisario árbitro en La Habana, nombrado en julio de 1818, antes de que entrarra en vigor la prohibición, fue Francisco de Arango y Parreño. En los años veinte el juez designado fue

Jáuregui, que pertenecía a una familia de plantadores que había acumulado en la trata su primer capital; en 1857 el Gobierno designaba juez árbitro del lado español, a propuesta del capitán general, a Jacinto González Larrinaga "atendiendo a los recomendables y circunstancias que le caracterizan"[43]. Jacinto era dueño del ingenio San José en San Antonio de los Baños (con 243 esclavos en 1844), el San Jacinto, en el partido de Cabañas, y el potrero Bachona, en Nuestra Señora de Begoña. Es decir, era un cliente natural de los comerciantes negreros, aparte de proceder de una familia dedicada a ese negocio.

EN EL VIENTRE DE EL CAIMÁN

La captura del bergantín español San Antonio (alias "El Caimán"), en las costas de Sierra Leona, dio lugar a la siguiente información el 18 de febrero de 1845. A bordo se encontraron 107 documentos en el momento de la captura y en un segundo registro otros 25. Se halló un pasaporte fechado en 1841 a nombre de don Pedro Antonio Gaza, natural de Palma de Mallorca, capitán de El Caimán, un bergantín de 90 toneladas. El pasaporte incluía la advertencia de que no estaba facultado para practicar la trata de esclavos. Se incluía copia notarial de un contrato, fechado en Palma el 16 de agosto de 1844, entre el capitán y la tripulación del El Caimán, para realizar un viaje con destino a Puerto Rico y Cuba con frutos de la isla (vino, aguardiente, aceite de oliva y jabón). El salario de los hombres se fijaba en diez pesos mensuales y el del muchacho en ocho pesos, desde el día de la salida de Palma hasta su regreso al mismo puerto. La totalidad de los tripulantes eran españoles. El 29 de noviembre de 1844 fue despachado desde Cuba para la costa de África con licencia del capitán general, con 21 tripulantes cuyos nombres, excepto el del capitán, no se correspondían con los de la tripulación embarcada en Palma. La retribución pactada con los marineros es de 18 pesos mensuales cada uno, e incluye la obligación de facilitarles dos comidas al día y café, o si lo prefieren, tres comidas sin café y una botella de ron para cada comida. Es la diferencia entre la ruta desde Barcelona al Caribe y la ruta del esclavo.

El Caimán llevaba un pasaje muy peculiar: 98 "personas libres de color que van a su país", libertos que decían regresar a África, y una persona

blanca, todos con sus pasaportes correspondientes. De ellos, 48 hombres, 27 mujeres, seis niños, dos niñas y 13 bebés; 62 eran personas solteras, diez eran matrimonios, dos mujeres viajaban con niños y un hombre también con su hijo. Doce de las personas solteras se describieron como "emancipados", una auténtica excepción, pues lo habitual es que permanecieran en custodia a perpetuidad. El armador que organizó el viaje era Pedro Blanco, que cobró de los viajeros el pasaje. Con ello se estaba sufragando el viaje de ida de una expedición negrera.

Antes de la partida se ha autorizado al capitán, "con el propósito de permitirle tomar a la gente de color", colocar una cubierta a proa y popa y embarcar una caldera de hierro para cocinar, el equipamiento habitual de un barco negrero. El navío declaró su itinerario: la Costa de Oro y Malagueta (golfo de Guinea) eran la tierra de origen de los deportados que regresaban: Gallinas, Cape Mount, Ajudah o Whydah, Onim y Popo.

La carga que llevaba no levantó sospechas a la vista del pasaje: 300 arrobas de arroz, 12 barriles de ron, una pipa de vino, 13 barriles de carne de vacuno, 25 barriles de pan, dos barriles de bacalao, cuatro barriles de sardinas, una bolsa con seis arrobas de café, ocho barriles de patatas, un barril con especias, cuatro cajas de jamones y velas, dos barriles con 14 arrobas de azúcar, 50 arrobas de ternera, 40 arrobas de bacalao, 50 arrobas de frijoles, 30 espejos comunes y 43 toneles de agua. Del contenido se desprende un uso distinto de los alimentos, para la tripulación, los pasajeros y, quizá, una tercera categoría, sin darse una explicación sencilla al número de espejos que transporta. Las cantidades cargadas eran ligeramente superiores a las declaradas, en el caso del arroz y el agua, más del doble de lo requerido. Había cinco cajas de medicamentos, algo inusualmente elevado para unas 120 personas. Las provisiones en el momento de la captura en la costa de Guinea eran suficientes para realizar una travesía con unos 200 o 300 esclavos, según apreció el procurador del tribunal.

Entre los documentos hallados había uno, sin fecha ni firma,

titulado Dinero en interés en la octava aventura, y que contiene una lista de 47 nombres, con varios montos frente a ellos; y parece ser una lista de partes en deuda con el Capitán por el cargamento vendido en La Habana, o de personas que participaron en la aventura esclavista en la que finalmente se embarcó el barco. Entre los nombres se encuentran los de algunas mujeres y también el de Sebastián Sabater, ex capitán del esclavista Veterano, condenado en agosto de 1844.

En Santiago de Praia, Cabo Verde, había hecho una escala para adquirir frutas, verduras y ganado, pero también tablas de pino compradas a Francisco Cardoso de Mello, quien en esas fechas era corresponsal en las islas portuguesas de Pedro Martínez.

El pasajero blanco que acompañaba a los africanos que retornaban era Pablo Álvarez Simidel, natural de Mahón, propietario de las mercancías marcadas con las iniciales P. A., entre ellas tres toneles de aguardiente, una caja de azúcar blanca, una bolsa y media de café, tres cajas grandes de frutas en conserva, dos cajas de pasas, dos cestas de higos, dos docenas de gallinas, dos cerdos, dos cabras, 12 libras de chocolate, una caja de jabón, 21 cajas de vino, una docena de cucharas de plata marcadas con P. A., también 3.800 puros y una caja de velas. De Álvarez se encontró una carta fechada en Gallinas del 15 de febrero anterior, dirigida a Luis Crespo, de La Habana, en la que le avisaba de una letra de cambio girada a favor del señor T. W. Hunt, por 3.618 dólares y 81 centavos, valor recibido de dicho Hunt en mercadería, lo que fue corroborado en Boston. Se incluían los gastos contraídos con Morrison de Coninck & Co., de La Habana, por 300 dólares, para la recuperación de la citada letra de cambio. Había un reconocimiento de deuda de Álvarez Simidel con Severiano de Castro, quien fue capitán del Engañador, condenado el 27 de noviembre de 1844, y gastos por el protesto de la letra girada desde Gallinas, pagados con 200 doblones mexicanos que habían llegado en el navío El Uncas, remitidos por Drake Brothers & Co. Entre los recibos había uno de los Sres. Riera y Hermanos, ingresos netos de 143 esclavos que habían sido enviados en el segundo y tercer viaje del María, por 12.782 dólares y 77 centavos, y recibos de otras ventas de esclavos. No dejaba lugar a dudas el oficio del menorquín Álvarez Simidel y su propósito de aprovechar el viaje de vuelta del navío que había llevado a los africanos libres con un cargamento de africanos que habían sido desprovistos de su libertad.

La documentación incautada incluía el convenio por el que se crea una Compañía esclavista. La integraban Silvestre Iriate, Tomás Irigoyen, Onatavia y Cía., Martín Lazquibar, Fidel Zuaznabar, José Francisco Echayde, de Matanzas, y Francisco Antonio Larraza. La Compañía constaba de diez acciones, de las cuales Onatavia y Cía. poseía tres, Tomás Irigoyen poseía dos, y los demás una cada uno. Pablo Álvarez Simidel era el factor. El acuerdo estaba fechado en La Habana, a 25 de octubre de 1838, e incluía

las instrucciones impartidas a Álvarez, en Gallinas, y varias relativas a las embarcaciones Rebecca, Wyoming, Espartero y otras empleadas en la trata de esclavos de La Habana entre noviembre de 1838 y marzo de 1839.

La inspección de El Caimán destacó que la cubierta de los pasajeros medía dos pies y seis pulgadas (76 centímetros) desde el suelo hasta la viga, "demasiado baja para sentarse en posición vertical y también está marcada y equipada como la cubierta de esclavos habitual", además de estar compartida con la carga de arroz y las provisiones y el equipaje de los pasajeros, lo que la hacía "demasiado baja y limitado para vivir". Las dos escotillas tenían cerrojos. Tanto la carga de pescado salado, carne de res y galletas, como los toneles de agua eran "como los que se utilizan habitualmente en los barcos de esclavos". Lo mismo sucedía con el número y tamaño de las calderas de cobre y los grandes peroles en cubierta. Toda esa equipación debió causar una gran inquietud al pasaje. Era imposible que no recordaran la travesía que los había llevado a Cuba.

Pedro Antonio Gaza dijo ser el único propietario del barco desde que la mandó construir en 1839 en Mallorca, de donde exportaba frutos a la isla e importaba azúcar y algodón. Tras abandonar Cabo Verde, admitía haber puesto rumbo a Gallinas, donde fue capturado. ¿Por qué a Gallinas antes de desembarcar el pasaje? Supuestamente dejaría a algún viajero; con más probabilidad, pensaba cerrar la compra para el viaje de vuelta a Cuba.

El capitán presentó en Sierra Leona una reclamación por la embarcación y los cinco doblones que se le habían incautado. Igual hizo Pablo Álvarez por la carga a su nombre. Uno de los pasajeros negros, Joze Salomé Berio, reclamó 20 doblones que se habían arrebatado al capitán, a quien se los había confiado durante la travesía y que le pertenecían, así como alguna mercancía consistente en un estuche grande con paraguas, seis cuchillos y tres espadas, un bastón y una caja de herramientas de carpintero. Igual hizo Mamá Cruz García "por unos cuernos con incrustaciones de plata, una cola de elefante con puntas de plata, [...] un gran manto y una pequeña caja que contiene un jeringa, y una bala de 16 piezas de impresiones". Los interesados se personaron ante el juez para reclamar sus pertenencias. A todos, negreros y antiguos esclavos ahora libres, se tomó juramento. Álvarez afirmó haber pagado 150 dólares por su pasaje y 50 dólares por el flete de las mercancías. Mamá Cruz García juró ser pasajera a bordo de la embarcación y la única propietaria de un baúl.

Joze Salomé Berio juró ser nativo de África y cocinero a bordo de El Caimán; declaró también que el destino del pasaje era Whydah y Lagos, y que el pasaje había sido contratado por Pedro Blanco, comerciante de La Habana, a quien Berio pagó la totalidad del pasaje en doblones españoles, es decir, cuatro doblones cada uno para hombres y mujeres (128 pesos) y dos para niños (64 pesos), aunque a los infantes se les permitió el paso libre. Afirmó no conocer al capitán antes de haberlo visto tres meses antes de la partida en compañía de Pedro Blanco. La corte aceptó las reclamaciones de los dos libertos y encontró buena presa el navío y los bienes embargados a Pablo Álvarez, notorio factor (*Correspondence Slave Trade*, 1846).

Tomás Irigoyen, uno de los diez socios de la compañía que fletaba el barco, lleva el mismo apellido que José Yrineo de Yrigoyen, el representante de Joaquín Gómez en los tratos dos décadas antes con Jaime Pintó. En esas fechas, Francisco de Paula de Irigoyen era el comandante militar de matrículas (registro naval) de la provincia de La Habana.

La reclamación por El Caimán prosiguió en La Habana. Se pidió resarcir los daños ocasionados, ya que el barco debía regresar, según se alegó, con mercancías que iban a ser vendidas en Marsella y Filadelfia, siendo el consignatario de las mismas Julián Zulueta, por un valor de 8.500 pesos; el corredor de Zulueta, Guillermo Retortillo, reclamaba otros 9.500 pesos por el beneficio esperado. En definitiva, la expedición del San Antonio había sido mucho más compleja de lo que indicaban sus registros. Con el insólito viaje de 98 libertos y emancipados, Pedro Blanco aparecía como armador del navío. El capitán figuraba como factor de una compañía constituida años atrás en La Habana con diez acciones, dedicada a la trata. Julián Zulueta se revela como el consignatario principal de los esclavos que habían de ser llevados desde Gallinas, la factoría de Blanco. Y, entre tanto, el documento que contiene 47 nombres, no publicados en la documentación, refiere participaciones con montos distintos de los que intervenían en la expedición, pequeños inversores de La Habana, hombres y mujeres, un capitán negrero retirado, que colocan sus ahorros esperando verlos multiplicados con algo más que un golpe de suerte. Pablo Álvarez Simidel regresaba a su factoría después de una estancia en Cuba.

CAPÍTULO 5

UN FABULOSO NEGOCIO EN LA SOMBRA

ENTRE ÁFRICA Y LA HABANA: ZANGRÓNIZ Y PEDRO BLANCO

La tradición iniciada en el siglo XVIII de marinos catalanes y vascos en la trata de esclavos se conserva en adelante. Hemos visto la proporción de los primeros. De 37 casos de barcos españoles juzgados en el tribunal de Sierra Leona en 1835 y 1836, más de una cuarta parte tenía por capitán un marino de apellido euskaldun (Apaolaza, 2015: 44-46). Vascos y catalanes representan en torno a la mitad de los involucrados en el tráfico como capitanes de navío. Es posible que el porcentaje se conserve entre propietarios de barcos y consignatarios.

De entre los vascos en el comercio transatlántico de esclavos, destaca la familia Zangróniz. Como señaló Manuel Barcia, desempeñaron un papel importante en la trata de personas en la primera mitad del siglo XIX —en realidad hasta 1861— y resultan excepcionales por la variedad de operaciones que emprenden, las estrategias de diversificación y los riesgos que asumen, tanto por los nuevos sectores en los que invierten como por el carácter que a menudo toman fuera de la ley. Barcia (2016: 304-305) los identifica con el tipo de "capitalista astuto y pionero". Entre 1814 y 1844 se han registrado 27 expediciones esclavistas consignadas a Zangróniz o como propietarios de los navíos, de ellas, 14 o 15 hasta 1820 y el resto en la etapa ilegal. Es un buen ejemplo de introducción en la fase posnapoleónica, de intensificación cuando se vislumbra la prohibición y de continuidad después, dado que en 1822 regresa a la actividad y la sostiene a un alto ritmo en la década de 1830.

Juan José Zangróniz nace en la aldea vizcaína de Echevarria en 1784. Instalado en La Habana, donde contrae matrimonio, se beneficia del premio de un billete de lotería que le permite dar el salto a los negocios. En

1809 adquiere una embarcación en los Estados Unidos. Con su hermano Juan Bautista, a quien hace ir a la isla, constituye Zangróniz Hermanos y Cía., sociedad dedicada al comercio. En 1811 aparecen realizando transacciones con el también vasco Juan Magín Tarafa, dedicado a la trata y uno de los tres comisionados por el Real Consulado para estudiar el aprovisionamiento de esclavos en 1809. En 1814 se tiene registro de la primera expedición que llevan a cabo en África. Juan José Zangróniz viajó a la Península, se estableció en Burdeos a partir de 1815 y se naturalizó francés. Barcia deduce que pudo haber sido por conveniencia económica, aunque no hay que excluir que tuviera simpatías liberales y, como otros, se expatriara al restablecerse el absolutismo. Las inclinaciones liberales de varios de los negreros del primer tercio del siglo XIX están constatadas y corresponden con el "espíritu de la época" amante de las libertades económicas y políticas, haciendo abstracción de la condición civil de los esclavos. Su hermano permaneció en La Habana.

En julio de 1816 Juan José Zangróniz aparece en Santander solicitando equipar una expedición de esclavos en su barco Mulata para ir a las factorías portuguesas, lo que comunica para no tener dificultades con la armada inglesa. A mediados de la década de 1825 Juan José entra en la navegación regular entre Europa y Cuba, actividad que años después transforma en una compañía de navegación, mientras Juan Bautista funda un ingenio azucarero, iniciando a los sobrinos en el negocio de la trata bajo su supervisión. En las mismas fechas, Zangróniz Hermanos y Cía. sitúa en la costa africana, en el río Gallinas, a un agente propio, el malagueño Pedro Blanco. Después envía a uno de sus hijos, llamado también Juan José Zangróniz, quien se radica como factor de la empresa familiar en Whydad, Dahomey, y se convierte en uno de los mayores traficantes establecidos en la costa occidental de África. Juan José Zangróniz (hijo) falleció en 1843, un año antes que su padre, dejando un hijo mulato, Francisco, habido con una mujer de familia principal. El afroespañol continúa las actividades del padre.

Entre 1850 y 1860 la casa Zangróniz Hermanos y Cía. importa chinos y trafica con indios de Yucatán. En 1861 uno de los vapores de Zangróniz Hermanos, La Unión, nombre que ha dado en varias ocasiones a sus navíos negreros, naufraga en el golfo de México después de estallar su caldera al poco de partir de Sisal, en la costa de Yucatán. Entre los fallecidos iban

indios "enganchados", contratados bajo engaño y esclavizados. El navío fue identificado en 2020, sacando a la superficie esta historia olvidada.

Otro de los hijos del primer Juan José Zangróniz, Ramón de Zangróniz, nacido en La Habana en 1814, contrae matrimonio con Josefa de Arrieta, hija del hacendado Joaquín de Arrieta, dueño de los ingenios Flor de Cuba y Amistad.

El primer factor español establecido en las costas africanas fue Juan José Lucena, en 1817. Lo hizo por cuenta de Santiago de la Cuesta Manzanal, en Onim, en las proximidades de Lagos, actual capital de Nigeria. La gran mayoría de los factores españoles —87 identifica Gustau Nerín en 63 factorías documentadas (2015: 43-47)— actuaron en las décadas de 1830 y 1840, algunos siguen en los sesenta.

En la larga etapa de exclusividades es posible encontrar participación transnacional en mayor o menor grado, una tendencia alentada por la expansión del capital. Sin embargo, desde el momento en que el comercio transatlántico de esclavos ingresa en la era de la prohibición, 1807-1820, que es también el de construcción de los Estados nación, deben tenerse en cuenta tres factores: en primer lugar, la protección de las autoridades; en segundo lugar, quiénes aseguran las bases del circuito comercial que conducen al esclavo de África a la plantación en Cuba o Brasil, asentadas sobre relaciones de confianza, y finalmente, el circuito del capital formado en el tráfico y en las plantaciones, que en el caso español no solo contempla plazas cosmopolitas, sino que en una elevada proporción recae en la metrópoli y desempeña un destacado papel en el proceso de difusión de la nueva economía industrial y de las comunicaciones.

El estuario de Gallinas, entre Sierra Leona y Liberia, constituyó a partir de 1815 un espacio de particular significación en la trata española. Al sur de Freetown, donde estaban instalados los británicos, era el paraje más próximo al Caribe y el nordeste de Brasil y mejor orientado para el tráfico marino que aprovechaba las corrientes. Río Pongo, al norte, no lejos de la Guinea portuguesa, era el otro embarcadero elegido, también por hallarse más próximo a los puertos españoles. Destruidas en varias ocasiones, las factorías no tardaban en levantarse de nuevo hasta que en 1849 fueron erradicadas por la Marina británica, aun cuando volvió alguna a reconstruirse. Solo en los últimos días de noviembre de 1840 el paquebote

inglés SM Wandexen arrasó seis o siete factorías en Gallinas. Viendo que los españoles se disponían a llevarse un gran número de esclavos a sus canoas, el oficial al mando decidió intervenir, recatar a 90 africanos y destruir las instalaciones: "La enorme extensión del tráfico de esclavos en este lugar —refirió a las autoridades de Londres— podrá inferirse del número de factorías de gran extensión que ocupaban varias islas o puntos del río pertenecientes a diferentes casas de La Habana. Es imposible que la explotación anual calculada por un término medio haya sido inferior a quince mil"[44]. El gobernador de Sierra Leona, John Fexemie, informaba a *lord* John Russel que los españoles estaban instalados al menos desde 1827 y el tráfico de esclavos había acabado con el comercio legítimo; en realidad, los españoles habían reactivado el primero. Pedro Blanco, "entonces Piloto de un barco negrero", había instalado una factoría permanente en esa fecha. Esa actividad había acabado con la ganadería, antes abundante, y había elevado mucho el precio de la carne; se había perdido el cultivo de algodón, conservaban el añil, la pimienta, la caña de azúcar y el tabaco, pudiendo darse el café si se dedicaran a ello[45].

En 1812 encontramos a un tal José Totosaus capitaneando en el Caribe el bergantín Dos hermanos, vinculado a la casa Murphy de Canarias. En 1841 el Foreign Office registra la presencia del capitán negrero José Miguel Totosaus al frente de las expediciones de Constancia y Dos hermanos, realizadas en 1839, y actuando de factor en Gallinas. Es muy posible que sea el hijo del anterior. El cónsul inglés en Santa Cruz de Tenerife, informó sobre Totosaus:

> Ha sido seleccionado por algunos individuos muy ricos de La Habana para residir en Gallinas, en la costa africana, como factor para obtener y embarcar negros, y ya ha salido de Cuba para instalarse allí. Es un hombre muy astuto. Fue educado como un "piloto", es decir, para conducir barcos científicamente [...]. Ha sido secretario de la policía hasta que el sistema fue abolido, y después fue asistente aquí del asesor legal de Marina. A mi parecer, difícilmente se puede encontrar un hombre mejor preparado para hacer de factor esclavista (cit. Fradera, 1987: 73).

El negocio de la factoría no puede ser desagregado del negocio de la trata en su conjunto, que implica a las casas comerciales, las embarcaciones, los armadores que envían mercancías, la marinería, los comerciantes de las colonias y, naturalmente, lo que mueve todo este mundo: el empleo de los trabajadores en calidad de esclavos. No es factible considerar el aspecto de

la factoría en términos de sector económico aislado en una época en la que los riesgos se han multiplicado, pues a la adaptación al medio y a las rivalidades se une la acción de la flota británica en persecución de la trata. El factor casi siempre aparece unido a una compañía de comercio radicada en La Habana, Barcelona o Cádiz. Los factores se mantienen por un número corto de años (de 63, siete se sostienen entre 10 y 15 años, y solo la factoría de Blanco alcanza los 21 años de existencia). Reemplazados unas veces los agentes, fallecidos otras y destruidas las instalaciones por los ingleses, muy pocos permanecen largas temporadas y aun son menos los que pueden ser considerados dueños del negocio y acumulan una fortuna considerable. Blanco, Mustrich, Manegat, Rovirosa, son algunos de ellos. Nerín ha señalado la desconfianza que preside la relación entre propietarios y agentes, por lo que cuando es factible, este puesto lo ocupa un familiar (2015: 56-57, 65). La factoría no se limita a unos embarcaderos, depósitos y contactos con los comerciantes y jefes locales que proporcionan la "mercancía" para los embarques. Supone lazos de confianza y complicidades en Europa y América, un sistema de comunicación. Sin esos circuitos, en el siglo XIX es prácticamente imposible operar.

El malagueño Pedro Blanco Fernández de Trava, nacido en 1793, aparece por vez primera en Gallinas en 1824 por cuenta de Zangróniz Hermanos y Cía. Su historia, como ha señalado María del Carmen Barcia, se halla envuelta en la leyenda, las aproximaciones noveladas y las noticias dispersas y contradictorias que a fuerza de repetirse se han dado por auténticas. De "aventurero español" lo califica el *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano* (DEHA) de Montaner y Simón en 1888. Se había establecido entre Sierra Leona y Liberia, en Gallinas, "como señor o rey absoluto de las varias tribus indígenas del país". Sin poder precisarlo más, la enciclopedia se hace eco de que había sido mozo y grumete de barcos mercantes entre 1816 y 1820, pasando en 1821 a marinero y luego a timonel en buques que hacían el "tráfico de negros", siendo contramaestre del bergantín Segundo Campeador. La nota biográfica demuestra estar bien informada en no pocos detalles al desmentir estos extremos: había realizado estudios en la Escuela de Náutica de Málaga, que finaliza en Cádiz, embarca para La Habana como

piloto cualificado y en la colonia acepta el puesto de segundo en un bergantín que se dedica a la trata. Instalado en el río Gallinas, trabó relación con el rey Siaca, que le dio una hija en 1829 y tuvo descendencia con ella, Rosa. En Gallinas fundó varias factorías. A partir de estos hechos, la fábula se apodera del relato: según la enciclopedia citada, Blanco sometió por la fuerza a los jefes de tribus que debieron reconocerlo como su rey, versión del todo disparatada puesto que la relación con ellos era estrictamente pacífica y mercantil, e incluso, dice, como todo un caballero alojó a los oficiales británicos enviados a destruir su negocio (DEHA, 1888, III: 668).

El Segundo Campeador era propiedad de Santiago Cuesta Manzanal. Hay registros de travesías de ese barco en 1816 y 1818, no hacia 1820, y en ninguno figura Blanco. En cambio, hay numerosos registros en los que figura de capitán entre 1815 a 1827. Dos viajes de la goleta Nuestra Señora de Monserrate: el primero salió de La Habana el 22 de junio en 1815 y regresó nueve meses después con 162 esclavos, el segundo regresó en diciembre de 1817 con 256 esclavos. Entre abril de 1816 y enero de 1817 participó en la expedición del bergantín Parentela, que volvió con 295 africanos a bordo. En 1819 se embarcó al mando del bergantín Supremo Habanero, regresado con 149 cautivos. Los registros dan un salto hasta 1825, en que aparece al frente de dos travesías a África en la goleta Barbarita, en la que embarcó un total de 504 esclavos, en Benín y São Tomé. Es probable que hubiera algún embarque más entre los seis años transcurridos. En 1827 aparece el último viaje del capitán Blanco, en la goleta Hermosa Dolores, "Dolorita", de la que desembarcan 270 esclavos.

En esos años constituye una sociedad en La Habana, Blanco y Carballo. Lino Carballo fue socio y agente de Pedro Martínez hasta 1830, de manera que la relación con el compatriota negrero pudo datar de esta época y fue duradera, como su relación también con Joaquín Gómez y Domingo Martorell. El "gremio" crecía sin perder el carácter de un club bastante exclusivo. En 1827 o 1828 se halla establecido en África, dirigiendo una gran factoría. Ese doble negocio inhabitual, la navegación, con casa mercantil en La Habana, y la factoría, permite a Blanco acumular una considerable fortuna. Entre 1835 y 1845, en calidad de propietario de navíos, algunos de los cuales son clíperes adquiridos en Baltimore y Filadelfia, organiza 26 expediciones entre Gallinas y Cuba o Brasil,

operando en su nombre o en compañías en las que participa con Lino Carballo (o Carvalho), Pedro Martínez, Julián Zulueta, etc. En las instrucciones que extiende al capitán de uno de sus barcos incluye la relación de corresponsales mercantiles a los que podía dirigirse en el caso de que se presentaran dificultades. La red es impresionante: en Baltimore, Peter Harmony & Co. (un gallego con casa principal en Nueva York, al que después nos referimos); en Nueva York, Robert Barry, perteneciente a una saga que se remonta a finales del XVIII en el comercio de esclavos en el Caribe; en Puerto Rico, Pedro Guarch Salom, el hijo del valenciano que mantenía activa la compra y venta de africanos. Aparte, estaban los agentes en Cuba.

En 1839 Pedro Blanco se establece en La Habana y después hace llamar a su hija hispanoafricana, que previamente ha enviado a estudiar a Málaga. La presencia de Rosa Blanco, mulata de alta posición económica, es causa de controversia entre los autores que suponen motivo de escándalo en la ciudad, aunque no hay testimonios al respecto. Los principales factores euroafricanos, mulatos, que tenían hijos con mujeres locales africanas, enviaban a sus hijos a formarse en Cuba, como hicieron la negrera luso-guineana-estadounidense Elisabeth Lightbourn (asociada al factor Jacob Faber, agente de la familia cubana O'Farrill), el británico Benjamin Campbell o John Ormond (Nerín, 2015: 88-89).

La capacidad de corrupción de Blanco no conoció límites. En Sierra Leona consiguió revertir a su favor el resultado de los apresamientos de los barcos que eran sometidos a la jurisdicción del Tribunal Mixto de represión de la trata: en las subastas adquiría barcos, cadenas, barriles, etc., en muchos casos con la complicidad de los funcionarios encargados de la tasación o de comerciantes locales (Nerín, 205: 126). Los negocios de Blanco siguieron prósperos al menos hasta 1842. Dispuso de barcos, almacenes, tratos con consignatarios, importadores y plantadores a los que suministraba esclavos y con otros navieros negreros a los que compró embarcaciones (Barcia Zequeira, 2018: 120-121). Era el "Rothschild de la costa occidental", según el capitán Théodore Canot, que lo conoció en África y lo trató en La Habana, o como figura en la versión original, en inglés, de las confesiones de este negrero, "el Rothschild de la esclavitud, cuyas facturas en Inglaterra, Francia o los Estados Unidos, eran tan buenas como el oro en Sierra Leona y Monrovia" (Canot, 1854: 329).

Las dificultades surgieron a Blanco por su conducta personal y los escándalos en los que se vio envuelto. A comienzos de 1842 abandona precipitadamente la isla en viaje a Nueva York, después de que su esposa lo denuncie a causa de las escandalosas relaciones sexuales de su marido con numerosos hombres blancos y negros. Esta historia privada se mezcla con la campaña que desde 1841 se hacía contra el capitán general Jerónimo Valdés por su actitud contraria a la trata, en la que varios comerciantes despliegan una gran cantidad de medios en España —periódicos, juntas de comercio, diputaciones provinciales— y en la que se adivina el liderazgo de Blanco, o al menos Valdés lo cree así. En el informe que elevó al Gobierno, el gobernador general salía al paso de las acusaciones de incompetencia y corrupción que se le habían formulado a fin de desacreditarlo y forzar su destitución (Barcia Zequeira, 2018: 201-205).

Es Valdés quien difunde la versión de un Pedro Blanco mozo de buques mercantes y del Segundo Campeador, incluido el robo de 405 esclavos a otro buque portugués, versión que después se repite y llega hasta la difundida enciclopedia de Montaner y Simón, y así hasta nuestros días. "Por estas y otras proezas de su género [...] se hizo Blanco muy pronto capitalista", es decir acumuló en el comercio ilícito un gran capital. Dueño de vidas y haciendas en Gallinas, disponía de un serrallo "donde tenía un crecido número de esclavas con que satisfacer sus apetitos y pasiones", hasta hartarse y buscar en personas de su mismo sexo los "torpes" placeres. Estas noticias anteceden a la que proporcionó el capitán negrero Théodore Canot, que fue empleado de Blanco en Gallinas y abandonó la trata en 1847. En sus memorias, de 1854, habla del serrallo y de otras aficiones, exactamente lo que Valdés escribe en 1842. La denuncia, no es posible establecer si de acuerdo con la versión de la esposa —ya que no se registró en la vía judicial y no ha aparecido en la gubernativa— o de los informantes de Valdés, afirma que Blanco sostenía relaciones con tres de sus jóvenes esclavos, a uno de los cuales, Tomás, le proporcionaba educación por medio de una persona contratada, como tenía también maestro de equitación que ofrecía clases a otros dos esclavos (Barcia Zequeira, 2018: 121). Las denuncias incluían haber violado a su sobrino y comprado la conformidad íntima del sobrino de su mujer, incluso tener por amante a un barbero que tenía instalado en su casa, según la denuncia de Valdés. Estas actividades contribuyen a construir la imagen monstruosa

de un Pedro Blanco desaforado cuya conducta sería escandalosa de todo punto por estos vicios y abusos, encubriéndose en cambio las miles y miles de vidas de personas a las que destruyó en el comercio de la trata, concebido como un simple negocio propio de la época. Si lo traemos aquí, no es por la naturaleza morbosa con la que es presentada su presunta homosexualidad, sino porque esta atrae toda la atención de lo reprobable en el sujeto, que en Gallinas tiene un harén y en La Habana una colección de mancebos. De otro lado, como señala Barcia Zequeira, no hubo procesamiento y no se conserva acta de denuncia, en cambio hay noticia de cierta complicidad de la esposa de Blanco en la malversación y levantamiento de bienes de la casa Blanco y Cía., después de que el negrero hubiera otorgado plenos poderes a su sobrino antes de abandonar la isla. Los sobrinos vaciaron las cajas de la sociedad y en 1852 la llevaron a la quiebra, fugándose a Nueva Orleans con los caudales sustraídos. Blanco, entre tanto, se había instalado en España, donde fue recompensado por el Gobierno progresista "en atención a los señalados servicios prestados en favor de la Marina Nacional y demás recomendables circunstancias que concurren en vos", dice la real orden, con el título de intendente honorífico de Marina en 1843, para ser despojado del título diez meses después por un Gobierno moderado (Barcia Zequeira, 2028: 192). Al redactar testamento en Nueva York en marzo de 1842, en plena huida de la isla, a la que sin embargo pudo volver sin problemas más tarde para hacer frente a sus acreedores, designa a Joaquín Gómez tutor de su hijo y su albacea. La proximidad entre ambos es completa.

GALLEGOS Y ASOCIADOS

Juan Ramón Menéndez Fuertes nació en La Coruña en 1804. Su padre, Felipe Menéndez viajó a Cuba por vez primera en 1792 de sobrecargo con mercancías. Unos años después, Felipe aparece casado y con varios hijos, el primero, Gregorio, nacido en 1800, para el que en 1816 su madre solicita licencia para que pase a La Habana a cobrar la herencia que ha dejado su esposo, fallecido años atrás. En 1829 el mismo hijo solicitaba otro pase al afirmar que había sido reclamado por su tío Juan, "grande propietario y capitalista de la Isla de Cuba" que lo llamaba a su lado "mediante su

avanzada edad para que le ayude a cuidar de sus intereses y haciendas"[46]. Desconocemos cuando Juan Ramón, a quien no se cita en estos papeles, viajó a Cuba. Sabemos que contrajo matrimonio con Modesta Goicuría, nacida en la isla, hija de un comerciante vizcaíno, Valentín Goicuría, que en 1803 había pasado a Cuba para incorporarse al comercio de su tío. Dedicado a la trata de esclavos, Juan Ramón Menéndez reúne algún capital y la familia Menéndez Goicuría se traslada a Galicia en 1837, donde nacieron sus tres hijos, Modesta, Valentín y Juan. A partir de entonces, además de comprar tierras y casas, crea una compañía de seguros, fábricas de vidrio y una compañía dedicada al transporte de migrantes a los que anticipaba el pasaje a América a cambio de compromiso de trabajo con la garantía de los bienes dejados en Galicia. Es elegido prior del Tribunal de Comercio y en 1845 vicepresidente de la Junta de Comercio de La Coruña. Dos años después es nombrado senador por designación real. Su hija Modesta se casó con el militar José Leocadio Sanz y Posse, hijo del que fuera capitán general de Galicia, brigadier en el momento de su retiro (un hermano es José Laureano Sanz y Posse, capitán general de Filipinas en 1866 y de Puerto Rico en 1868-1870 y 1875, destacado antiabolicionista). Modesta Menéndez Goicuría recibió en 1878 de Alfonso XII el título de marquesa de Sóller.

A los dos años de enviudar, en 1854 Modesta Goicuría contrajo matrimonio con Eusebio Lázaro da Guarda González, apoderado de la casa comercial. Guarda había estudiado náutica y a los 17 años, en 1841, obtuvo el título de piloto. Hasta 1843 estuvo embarcado, todo indica que en expediciones negreras. Prosiguió los negocios de la casa de Menéndez Fuertes durante la minoría de edad de los hijos de su mujer y obtuvo grandes beneficios, pues después continúa gozando de una considerable fortuna que lo convierte en el filántropo por antonomasia de La Coruña. Construyó a su costa unas escuelas municipales y el instituto de segunda enseñanza que, como las anteriores, lleva su nombre.

Ramón Plá y Monge, nacido en el Ferrol en 1823 —de padre catalán— y emigrante a Cuba, regresa hacia 1860 para instalarse en Madrid. Sus hermanos se quedarán en la colonia. De su fortuna da cuenta su matrimonio en 1879 con Faustina Peñalver, hija de un magistrado, la adquisición del título pontificio de marqués de Amboage y la edificación

del palacio que hace levantar su hijo y que desde 1940 es la sede de la embajada de Italia en España. José Plá y Monge ha viajado a la colonia en 1828, al parecer el mismo año que su hermano Aquilino, Antonio lo hace en 1837 y Ramón en 1840; un año más tarde lo hace la madre y una hermana, quedando el padre con los hijos mayores en el Ferrol. Los emigrados abren comercio de ferretería y no tardan en "hacer dinero". En 1854 Aquilino, por real decreto, recibe la distinción de caballero de la Orden Militar de San Juan de Jerusalén. José, después de tres décadas en la colonia, integra la sociedad Samá, Herrera y Monge, que es propietaria de varios navíos y en 1858 obtiene una subvención oficial para la línea de viajes mensuales que el vapor de su propiedad Pájaro del Océano realiza entre Cuba, Puerto Rico y St. Thomas. Samá y Herrera, como Plá, son consumados negreros, diversifican sus capitales y no abandonan la fuente principal de sus ingresos. En 1862 José Plá aparece con Ramón Herrera promoviendo una línea de vapores entre La Habana y La Guaira, en Venezuela, que esperan convertir en correo oficial, al que dedican el vapor Cuba. Un año después, Herrera recibe la concesión del correo en el golfo mexicano, base de su naviera, que ha constituido en los años anteriores con el catalán y el ferrolano[47]. José Plá y Monge, que en 1857 aparece asociado a Samá, Zulueta y otros en la fundación del *Diario de la Marina*, toma otro rumbo. En 1859 adquiere una parte de una hacienda —Santa Bárbara— en Las Tunas, lugar apartado en el noroeste de la isla, donde con sus socios funda el ingenio San Manuel al que dotan de moderna maquinaria, siendo el primero en la región. En la proximidad, aprovechando el embarcadero de Maniabón, construye almacenes y casa para el patrón de la goleta Tres Hermanas, que tiene ahí su amarre para la salida de los azúcares. En el interior de una ensenada, será un lugar idóneo para proseguir los desembarcos de esclavos, si no es que antecede esa actividad en ese lugar el interés por la hacienda vecina. Al entrar en funcionamiento el ingenio, sus dueños declaran tener 378 esclavos. Antonio Plá, hermano de José, es el mayoral.

Que Plá y su socio en la propiedad del ingenio Agustín Franganillo comparten el negocio de la trata de esclavos es algo de lo que no existe ninguna duda. En 1861 se abre una causa por el desembarco de "negros bozales" en Puerto Padre, jurisdicción de Holguín, donde el 18 de

diciembre un navío de bandera estadounidense que transportaba 550 esclavos encalló en aguas de Bahamas, de donde fue transportado el cargamento a Cayo Lobos, donde fue recuperado por el bergantín Antilla, propiedad de Plá, Franganillo y Cía. De resultas de esta acción, el juez ordenó la detención de Franganillo mientras el capitán general evacuaba una consulta al Ministerio de Ultramar pidiendo que se resolviera si el cayo era de soberanía española —se encuentra frente a Cayo Coco y la isla Jardines del Rey— o inglesa, como pretextaban los británicos; de ello dependía considerar si se había producido un traslado de esclavos entre puertos españoles o el viaje era una evidencia de la trata ilegal atlántica[48].

Agustín Esteban Franganillo había nacido en Astorga, hijo de un maestro de obras. Casado en 1838, en 1842 adquiere una dehesa de 620 hectáreas de la desamortización de bienes eclesiásticos por un algo más de millón de reales, dinero del que carece. Abona el primer plazo del pago, vende la mitad de la finca para aligerar la deuda y en 1844 parte solo hacia Cuba con el propósito de reunir el dinero que le falta. La historia de los 17 años siguientes transcurre en paralelo a la de Plá y Monge. En 1857 se cuenta entre los socios capitalistas del *Diario de la Marina*. Con dos socios compra la hacienda Santa Bárbara en Las Tunas y queda en la propiedad del ingenio cuando se funde y Plá adquiera los dos tercios restantes. Tras su puesta en libertad después del incidente del Antilla, Franganillo vendió su parte del ingenio mientras conservaba otros intereses en la isla, regresó de inmediato a España y se instaló en Madrid. En los años siguientes realiza inversiones en minería en Guadalajara y Logroño, que al retirarse en 1875 cede a sus sobrinos y socios por 120.000 pesos, y parte de las acciones de la nueva Compañía Comanditaria Hispano-Americana de Minas, para comprar tierras en la provincia de León (Pérez Alija, 2021), el origen de su aventura y de las desventuras de quienes fueron instrumento de su ambición.

En 1879 José Plá y Monge inaugura un ferrocarril entre el ingenio y el embarcadero, convertido en el pueblo Puerto Padre y constituye la sociedad Plá e Hijo. Comienza entonces la transformación de la propiedad bajo la dirección de Francisco Plá y Martínez Picabia, quien se asociará con la casa de Nueva York J. M. Ceballos y Cía., refaccionista y consignataria de los azúcares producidos. Para entonces, las propiedades reunidas por la

familia Plá suman más de 2.000 hectáreas. Rodeado por los terrenos adquiridos por la compañía norteamericana Chaparra Sugar Company, en 1909 el central San Manuel fue vendido al anterior.

El coruñés José Pastor Horta viajó a La Habana en 1836 para trabajar en el comercio de un tío suyo con el que su padre formaba sociedad, dedicado a la importación y exportación, propietario de varios barcos. En Cuba contrajo matrimonio. Su hermano llega en 1841. En 1848 José se establece por su cuenta. Exporta frutos coloniales e importa salazones y chocolate y está en condiciones de socorrer a su padre en la liquidación de la sociedad Dalmau y Cía. Con su hermano Francisco constituye en 1853 la sociedad José Pastor y Cía., que continúa los citados negocios y toma participación en tres vapores (Isabel, Cárdenas y Pelayo), dedicados a la navegación de cabotaje en la isla, y en la corbeta Gertrudis, destinada a la ruta mercantil con La Coruña y al incipiente transporte de migrantes galleros a la colonia. Su capital se multiplica con inversiones en banca, compañías de seguros y depósitos mercantiles. De nuevo, la multiplicación de un capital que inicialmente no se posee es prodigiosa. En veinte años pasan de simples empleados a millonarios, acumulación realizada en no más de una década. Solo existe un negocio en la época que lo posibilite. Los hermanos Pastor regresaron a La Coruña en 1859. Tras enviudar, José se casó con la nieta de Juan Francisco Barrié, a quien hemos visto operando a gran escala en la trata desde Galicia entre 1816 y 1820. Su hermana ya estaba casada entonces con un hijo del citado comerciante y Pastor se encargó de la educación de su sobrino, Pedro Barrié Pastor, con quien llega a constituir una sociedad mercantil, José Pastor y Cía. En Galicia crea una naviera dedicada a la migración y una sociedad de crédito que financia los viajes a elevado interés. Invierte en ferrocarriles, industrias de vidrio, fábricas de gas y banca de emisión. Con el tiempo, en 1926, la sociedad adopta el nombre de Banco Pastor, la mayor entidad financiera gallega durante noventa años. Bajo la dirección de otro familiar, Pedro Barrié de la Maza, descendiente del comerciante negrero, el Banco Pastor, que sigue gestionando una cartera de remesas de emigrantes, se convierte en un instrumento al servicio de inversiones industriales, entre ellas, la creación de la compañía eléctrica FENOSA, impulsada por el citado director, y que después será integrada en Gas Natural-Naturgy. El Banco Pastor fue

absorbido en 2012 por el Banco Popular, a su vez, este fue adquirido en 2017 por el Banco Santander.

TESÓN Y CARÁCTER AHORRATIVO

Agustín Goytisolo Lezarzaburu nació en Lequeitio en julio de 1811. Aprendió el oficio de carpintero, aunque no lo ejercería por mucho tiempo en su pueblo, ya que siguió la ruta de otros paisanos y familiares, y se marchó a Cuba en 1833. El joven Goytisolo se estableció en Cienfuegos, una ciudad fundada apenas 14 años antes, llamada a ser el centro de una extensa región plantacionista y de la costa sur de la isla, arrebatándole el lugar a Trinidad, lugar en al que arribó desde España. Aquí se abre un tiempo enigmático de algo más de diez años, sin rastro ni recuerdos públicos en el futuro. Rodrigo Alharilla (2016) nos ha ofrecido una completa biografía y cree que estuvo dedicado al oficio de la carpintería, dada la expansión que experimenta la ciudad y la zona. Sí consta que ahorró unos 14.000 pesos, el equivalente a 280.000 reales. Esa suma supone ahorrar casi cuatro pesos al día de manera regular durante una década. La retribución de un trabajador cualificado era entre tres y cuatro veces la de Europa o los Estados Unidos, el coste de la vida era también más elevado. Pérez de la Riva (1970: 147-148) estimó que el poder de compra resultaba el doble que en los países europeos. En la década de 1830 el salario de un oficio especializado puede ser en Cuba en torno a los 30 pesos al mes, 360 al año. Aceptemos la hipótesis improbable de que era un 50% más, 520 pesos en total. Eso implica que Goytisolo ahorraba más de tres veces de lo que hubiera ingresado un carpintero, sin consumir nada durante ese tiempo. De haberse establecido y haber trabajado por obra realizada, ni el ebanista más afamado de la época hubiera logrado esos beneficios en Cuba. Los barcos negreros precisan de carpinteros para acondicionar los tablones con los que cierran la sobrecubierta. En una de las áreas con más rápido crecimiento de ingenios azucareros y de esclavos en las décadas de 1830 a 1860, la explicación más plausible conduce a la formación de este capital inicial en la trata de africanos esclavizados, bien de manera directa, embarcado, bien ofreciendo sus servicios a los traficantes en tierra o colocando una y otra vez sus ingresos en el comercio

con África. En Cuba, las oportunidades de prosperar en el comercio, y en general en la vida, eran para los peninsulares sin recursos de familia ni profesión muy superiores a las que podía ofrecer Lequeitio, Santoña o Arenys de Mar, pero la atribución de fortuna al tesón y la capacidad de trabajo y de ahorro de quienes buscaban hacer las Américas supera la capacidad de constatación. La demostración de esto no la hallamos en el número de indianos que se enriquece, sino en los muchos emigrantes que en numerosos casos experimentan una mejora sin abandonar la pertenencia a las clases populares.

En 1844 Agustín Goytisolo funda el ingenio Simpatía en sociedad con su paisano Antonio Arce, quien una década después le vende su parte. Seis años después, funda un segundo ingenio, el Lequeitio. En 1853 compra una tercera plantación, Esperanza, con 58 esclavos. En 1857 se permite construir un palacete en Cienfuegos (Rodrigo, 2016: 48-54). En la década de 1850 participa en la comercialización de esclavos ofrecidos por traficantes de Santiago y de La Habana-Matanzas, para abastecer la demanda de la región, en la que participaron los mayores plantadores locales, consumidores naturales de esta mercancía tan particular (García Martínez, 2008: 60). La reproducción de capital de Goytisolo comienza muy pronto, asociado a otros en la refacción, la exportación de azúcares, la navegación a vapor, ferrocarriles y, aun en 1868, fundó un cuarto ingenio sobre un antiguo potrero, el San Agustín. En 1870, iniciada la guerra, Goytisolo se instala en Barcelona y comienza a transferir activos que tiene colocados en Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia. Su principal inversión será en solares para edificar, aunque participa también en una industria harinera y adquiere acciones de banca, ferrocarriles, navieras, además de títulos de deuda. Su hijo permanece en Cuba administrando los ingenios y ese mismo año compra 120 esclavos de un ingenio en declive y vende seis niños, separándolos de sus madres, tres de ellos hermanos, de 7, 5 y 2 años; otra niña tiene 10 años, la quinta se menciona como impúber y la última se cita como "negrita" (Rodrigo, 2016: 159). Entre sus plantaciones, fincas de cultivo y potreros, el número de esclavos poseídos no debió bajar de 500 en esas fechas. Al fallecer en 1886, Agustín Goytisolo deja una herencia valorada en un millón y medio de pesos, por encima de siete millones de pesetas.

Al tomar posesión del cargo de cónsul británico en Cádiz en 1824, entre

sus misiones preferentes se le encargó hacer un seguimiento del tráfico naval dedicado a la trata de esclavos. En sus informes refería cómo se preparaban buques para dirigirse a la costa de África, habitualmente artillados con el pretexto de estar habilitados para el corso en el combate con los insurrectos de América. Sus protestas no tuvieron respuesta satisfactoria pese a que los preparativos de las salidas se hacían con el conocimiento general. Las casas de Campo Labarrieta y Martínez, Pedro Martínez y Cía., Abarzuza y Azopardo, Vda. de Portilla, fueron las más conocidas. Julián Zulueta y otros comerciantes negreros de Cuba eligieron el puerto de Cádiz para la salida de algunas de las grandes y últimas expediciones a África en la década de 1860. Pedro Martínez y el menorquín Antonio Vinent Vives fueron quienes más proyección alcanzaron.

Vinent pertenecía a una familia cuyo padre había sido capitán de un barco dedicado al corso, y su hermano Francisco participaba en la trata desde 1834, mientras otro de ellos, José, era armador para estas expediciones. Antonio nació en Mahón en 1809 y perteneció a la Armada antes de dedicarse a la marina mercante como patrón de la Grande Antilla, una corbeta que un grupo de inversores menorquines habían mandado construir en Malta en 1836, en la fecha, una colonia británica. Según la historia que hizo correr, con dieciséis años se había embarcado en el navío Cinco Hermanos que manda José Vinent y en 1827 habría capitaneado un bergantín que salió de Odessa con bandera rusa.

En 1840 la Grande Antilla fue capturada en Mozambique, sin mayores consecuencias gracias a sus contactos políticos. Los Vinent tuvieron una factoría en la isla de Corisco, hasta que los ingleses la destruyeron en 1840 (Nerín, 2015: 223-227). Hacia 1843, después de un breve tiempo en Portugal, Antonio Vinent se instaló en Cádiz, donde inició una nueva vida y contrajo matrimonio. Se mantuvo, sin embargo, en el comercio de esclavos durante casi dos décadas más, conservando casa comercial en Cuba. Entre 1838 y 1845, Vinent se financió con los préstamos recibidos del banquero inglés establecido en La Habana David W. Green, por un total de 234.402 pesos, una cifra muy considerable girada desde Londres, que sin duda le posibilita la compra de barcos, mercancías y esclavos. En 1854 figura entre quienes han recibido créditos de la casa londinense de Pedro Juan de Zulueta por 31.732 pesos (Bahamonde y Cayela: 1992: 257, 323). Sus

inversiones lo llevaron a ser, junto a Pedro Martínez, uno de los promotores de la Empresa Gaditana de Hilados y Tejidos al Vapor y del Banco de Cádiz, a la vez que tenía reconocimiento público, siendo elegido concejal en siete años entre 1848 y 1860. El Banco de Cádiz, de otra parte, quebró al fallarle los créditos concedidos a dos casas de comercio dedicadas a la trata de esclavos, una de ellas, Vda. de Portilla, propiedad de Josefa Carballo y Urdapilleta, después de ver cómo era capturada en 1864 su fragata América en la costa de Madagascar, un signo de la implicación de la entidad en el tráfico negrero (Rodrigo, 2018: 211-219, 222-224).

Antonio Vinent trasladó su residencia a Madrid en 1860. Comenzaba su tercera vida, de banquero y gran señor. Como uno de "los dioses de la banca" fue llamado con motivo de su fallecimiento en 1887, siendo equiparado a los marqueses de Manzanedo, Comillas y Salamanca, sin reparar que tres de ellos debían su fortuna inicial a la trata de esclavos proscrita. La necrológica que le dedicó *La Ilustración Española y Americana* (15 de agosto de 1887: 9-10) destacó que bajo la superficie refinada de sus maneras elegantes, "aleccionado en las prácticas de la aristocracia clásica, se ocultaba el torvo enérgico de un hombre [...] que a bordo de barcos propios o fletados, realizó maravillas de inteligencia náutica y de valor personal como capitán de altura", haciéndose respetar "al frente de tripulaciones cosmopolitas indisciplinadas".

En 1864 fue nombrado senador vitalicio. El expediente del Senado muestra que desde 1860 estaba inscrito en Madrid con la clase de "comerciante capitalista" y que disponía de tierras en siete municipios de la provincia, así como de un latifundio en Jaén. Fue concejal en Madrid por el Partido Moderado. En 1866 recibió la Gran Cruz de Isabel la Católica. En junio de 1868 recibió uno de los últimos títulos nobiliarios concedidos por Isabel II, el de marqués de Vinent. En abril de 1877 fue designado, de nuevo, senador vitalicio por real decreto expedido por Antonio Cánovas del Castillo, con quien había colaborado en los años anteriores en los trabajos que llevaron a la restauración de la dinastía Borbón. Fue promotor y administrador del Banco de Castilla, fundado en 1871, consejero del Banco Hipotecario (auspiciado por el anterior) y de la Compañía Transatlántica Española al constituirse esta a partir de la naviera A. López y Cía. Los negocios con Antonio López se habían iniciado cuanto menos en

1863 al crear el santanderino una sociedad con su nombre en Cádiz participada por Vinent, al que más tarde correspondió el menorquín al darle parte en los negocios inmobiliarios que desarrollaba el Banco de Castilla en Madrid (Barcia Zequeira, 1998: 38). En 1876 Vinent se contó entre los accionistas principales del Banco Hispano Colonial. En esa fecha declara tener el equivalente a 1,3 millones de pesos (Bahamonde y Cayuela, 1992: 179). Al producirse su muerte, era presidente también del ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca y acababa de ser designado vocal de la sección de navegación de la Cámara de Comercio de Madrid.

A diferencia de otros negreros ilustres, Vinent transitó de la práctica de la trata a los negocios de altura en la Península en muy pocos años y a la vista del público, que en Cádiz conocía su siniestra dedicación en Ultramar y no podía ser ignorada en Madrid, puesto que su nombre había aparecido en los papeles del Parlamento británico publicados en diferentes fechas sobre el comercio de esclavos. En 1845 se había editado en Londres un libro, *Revelations of Spain*, cuyo autor era Terence M. Hughes, residente durante siete años en el país, quien dedica dos capítulos a la trata de negros y en Cádiz se había reunido con Pedro Martínez y Antonio Vinent. A propósito del segundo, dice:

> Pronto me quedé absorto en una conversación con este admirable, aunque no raro, espécimen de sus compatriotas, y encontré en él al notorio esclavista, Don Antonio Vinente (sic), excapitán de la armada española, cuyo barco de esclavos, conocido (como el ladrón más vulgar) con los alias de "Gloria", "General Marinho" y "Grande Antilla", fue apresado tres años después en Mozambique, condenado, recuperado por un malabarismo, y ahora figura como una corbeta en la armada de España. De este apuesto pirata supe que estaban presentes los principales traficantes de esclavos de Cádiz.

Vinent, escribió Hughes (1845, II: 158, 160), se justificaba con argumentos muy variados que venían a cuestionar la actuación británica y que no dudaba en llevar a la comparación de la esclavitud con otras formas de trabajo obligado: "Afirmó que el secuestro de culis era un malabarismo más flagrante que la compra abierta de esclavos en la costa de África, donde los llevaban al mercado y se pagaban sólidos dólares por ellos; mientras que el culí era simplemente engañado y apresado con falsos pretextos". Le anticipó que la derrota del Imperio Celeste ante los británicos promovería la emigración de chinos a las Indias Occidentales en forma de "una aproximación deshonesta a esa trata de esclavos". Los

ingleses, paradójicamente, no serían los beneficiarios de ese flujo, ya que optaron por la emigración de la India; en cambio, los españoles, a partir de 1847, comenzaron el tráfico de culíes a Cuba.

El visitante británico dejó una semblanza colectiva de lo que había presenciado en Cádiz:

> El traficante de esclavos, supondrá usted, ¿es una especie de bucanero, apático, temerario, fanfarrón, vulgar? Tan lejos de la verdad está esta suposición, que los esclavistas de Cádiz ¡son de los hombres más elegantes en España! Son los únicos comerciantes aventureros exitosos; sus ganancias son de muchos cientos por ciento, y les permiten vivir con refinamiento, magnificencia y esplendor (Hughes, 1845, II: 157).

En suma, se había encontrado con un grupo de *gentlemen* hechos a sí mismos, perfectos capitalistas que manejaban sus negocios como los hombres de la City londinense y mostraban los signos de su éxito a cada paso.

Antonio Vinent casó a sus dos hijas con los primeros marqueses de Hoyos y de Villalobar. Sus descendientes enlazaron con la casa ducal de Almodóvar del Río. Juan Manuel de Hoyos y Martínez de Irujo, actual VI conde de Vinent, es un exitoso ejecutivo de empresa: amigo personal y asesor de José María Aznar mientras dirigía la consultoría McKinsey en España, ha sido vicepresidente ejecutivo del Banco Santander Brasil y consejero del Banco Santander Chile, y pertenece al comité ejecutivo de Ferrovial.

RICO COMO MANZANEDO

Juan Manuel Manzanedo fue un traficante notorio cuyo pasado oscuro recuerda varias veces Benito Pérez Galdós en sus *Episodios nacionales*. A propósito de la elección de Amadeo de Saboya para el trono español en 1870, en la novela *España trágica* pone en labios de un personaje:

> Para mí que Ayala [Adelardo López de Ayala] es el corruptor de toda esta familia, con el dinero que han traído de Cuba don Manuel Calvo [socio de Antonio López] y demás negreros para hacer propaganda en favor de la esclavitud… ¿Ha visto usted cómo la Bolsa ha saludado la elección con un alza considerable? Vea usted la mano de Manzanedo, de Herrera, de Vinent. El dinero cubano nos perderá…

En otra entrega (*Amadeo I*), refiere que a la entrada en Madrid del rey,

el marqués de Manzanedo se significó en su contra, al igual que la vieja aristocracia:

La gente adinerada se hizo notar también por sus desdenes. *El Imparcial* señaló las casas donde no lucían colgaduras, y aludió claramente a Manzanedo, hablando de un palacio que "debía ostentar en los florones de su escudo Tabaco Virginia o Kentucky, y algunas motas de ébano", representativas de la compra y venta de negros en Cuba.

En una tercera entrega (*Cánovas*), otro personaje se queja de la política de atracción llevada a cabo por la dinastía de Saboya y la restaurada dinastía Borbón: "Me reventaban —dice— los Condes y Marqueses, mayormente los de nuevo cuño, sacados por don Amadeo y don Alfonso del montón de indianos negreros, de mercachifles enriquecidos o de agiotistas sin conciencia". Juan Manuel Manzanedo recibió de Alfonso XII, nada más ascender al trono, el título de duque de Santoña con Grandeza de España. El negrero, sin embargo, había sido distinguido en 1864 —el mismo año en que fueron ennoblecidos José Luis Alfonso y Miguel Aldama — con el título de marqués de Manzanedo. Era entonces una de las mayores fortunas de España. El primer capitalista de Madrid, al menos el mayor contribuyente, impulsor de la renovación inmobiliaria a la que se dedicó desde su regreso de Cuba en 1845, cuando acomete la renovación de la Puerta del Sol, a la que sigue su participación, como el marqués de Salamanca, en el Ensanche, u otros llegados de Cuba —Arango y Drake— en Chamberí. Manzanedo ejerce de prestamista, no abandona el comercio con Cuba y obtiene contratas para las fábricas de tabaco, que importa de los Estados Unidos. El origen de su fortuna es el comercio de esclavos.

Puede decirse que de las grandes fortunas hechas con la trata en Cuba, la de Manzanedo es la que tuvo una difusión pública más amplia y popular. Galdós lo incorpora a la literatura como personaje de referencia, pero solo años después de que hubiera fallecido a pesar de que sus épocas coinciden durante varias décadas. Claro, que don Benito nunca menciona a su hermano Sebastián Pérez Galdós, emigrado a Cuba y propietario de una plantación azucarera en la región de Cienfuegos, Santa Teresa, y de esclavos. Lindaba con uno de los ingenios de Agustín Goytisolo y lo mantuvo hasta que, durante la guerra, en 1875, los insurrectos lo incendiaron; en el ataque murieron tres guardias, siete "trabajadores" y un hombre de su confianza, se deduce que esclavo como los anteriores

(Rodrigo, 2016: 212). Rebecca Scott (2006: 15) refiere el ambiente privado de la casa de Sebastián Pérez Galdós cuando para la preparación de una celebración familiar llevó a una esclava de nombre Bárbara de los trabajos agrícolas a la casa para que fuera sirvienta de la sobrina que vivía con él, y ante la curiosidad mostrada, esta le enseñó a leer y a escribir siempre que no lo contara. Sebastián no era el único de la familia Pérez Galdós en la isla. El hermano mayor del escritor comenzó a viajar a la colonia en 1847, y se casó en Trinidad. Ignacio, militar, hizo las guerras de Santo Domingo y de Cuba. Los lazos de esta familia canaria con las Antillas fueron frecuentes. El propio Benito aceptó ser presentado para diputado a Cortes por la circunscripción de Puerto Rico. El escritor nunca utilizó la información que pudiera haber recibido de sus parientes para trasladarlo a sus obras y, en cambio, asumió para sus personajes la actitud de crítica despectiva de los negreros, de los que Manzanedo era su máxima expresión. Sin duda, ese papel lo gana por su significación pública y política entre 1871 y 1873 al promover una ruidosa campaña en contra de las reformas de Ultramar, en especial la abolición de la esclavitud, y a favor de la restauración de los Borbones. Se ganó así la fama de "negrero" que le atribuyeron sus adversarios. Sobre las actividades concretas de Manzanedo en Cuba, al igual que sucede con Juan Güell, existe una espesa bruma en la que se confunden las noticias y la leyenda. La ausencia de precisión ha servido en varios momentos para exculpar a ambos —como incluso, absurdamente, se ha pretendido con Antonio López y López. A propósito de eso, la biografía que le dedica el diccionario de la Real Academia de la Historia está plagada de falsedades y, desde luego, oculta que el origen de su riqueza fue la trata de esclavos.

Del cántabro se sostiene que en Cuba se dedicó al comercio y se admite que únicamente financió expediciones a África. No es lo que creyeron las autoridades británicas y estadounidenses. En la documentación oficial de los dos países aparece Juan Manuel Manzanedo en sociedad de José Abrisqueta a propósito de varios casos de barcos de esclavos capturados en los que había documentación que directamente presenta a Manzanedo y Abrisqueta como armadores, propietarios del navío, grandes comerciantes de esclavos.

Manzanedo y Abrisqueta encabezan en 1835 una suscripción pública desde La Habana a favor de las víctimas del carlismo, los voluntarios

urbanos de Villafranca y Cenicero, que luchaban por "una libertad justa de todos" (*Gazeta de Madrid*, 15 de junio de 1835). La libertad de todos…

Juan Manuel Manzanedo nació en Santoña en 1803. "Pobres, muy pobres", fueron sus padres, según describe un elogioso libro de homenaje al montañés publicado en 1872, en el que para ensalzarlo se afirma: "Venturosa la tierra donde quien tiene mayor valor y piedad, ese, es más noble". Valor para desafiar las leyes, quizá, pero la piedad no era compatible con el oficio que escogió para abandonar la pobreza. Llegó a La Habana en 1823, con diecinueve o veinte años, para emplearse de mancebo, de sirviente. De ahí pasó a empleado en el comercio de un pariente lejano. La leyenda sostiene que con "el asiduo trabajo, el buen ingenio y la diligencia suma" logró levantar una fortuna en una década (Fernández-Guerra, 1872: 46). Sin embargo, en 1826 encontramos la solicitud de licencia de embarque de Gabriel de Manzanedo, natural de Santoña, para pasar a La Habana a la casa de comercio de su hermano Juan Manuel Manzanedo[49], lo que indica que se encuentra establecido para esa fecha. Sus negocios fueron pronto por derroteros vinculados a la trata.

En noviembre de 1836 se vio en el Tribunal Mixto de represión del comercio de esclavos el caso de la goleta española Manuelita. Era un barco de 130 toneladas que había entrado en el puerto de La Habana en lastre con una tripulación de 35 hombres, cuyo capitán era José Márquez, "con todas las apariencias externas de ser un barco esclavista", por lo que fue detenido. Estaba muy reciente la entrada en vigor del nuevo tratado, de 1835, de prohibición de la trata. Episodios como este no volverán a verse con frecuencia en el futuro, un procesamiento con indicios como los ofrecidos. De hecho, era el primer caso en el que se invocaba el artículo 12 de tratado, por lo que "despertó un interés considerable entre los traficantes de esclavos". Los ingleses habían escuchado que el desembarco había tenido lugar en uno de los pequeños puertos que había entre Matanzas y La Habana. El barco había pertenecido a Roque Slopart, quien lo vendió por 10.400 dólares a Manzanedo, Abrisqueta y Cía., "sombrereros de esta ciudad, quienes también poseen varios otros barcos esclavistas", afirma el informe británico, revelando la tapadera mercantil que utilizaban. ¡Sombrereros! El costo pagado era muy elevado "pero como ha demostrado sus cualidades para la navegación, se considera que vale la

pena este gran precio para la trata de esclavos" (*Correspondence Slave Trade*, 1837: 204-205). El viaje transatlántico lo había capitaneado Gerónimo Villar, cediendo el cargo después del desembarco al citado Márquez. Acabó siendo devuelto al capitán. Había partido de África con 307 esclavos de los que llegaron con vida 277 en marzo de 1836. En noviembre de 1836 aparece con otro cargamento de 471 esclavos.

Manuelita es una goleta que aparece con numerosos registros entre 1828 y 1836. Su lugar de partida, cuando no es La Habana, es Cabo Verde o São Tomé. En 1828, al mando de José Bosch, desembarca 270 africanos; un año más tarde, con el mismo capitán, 400; en 1830 son 277; en una segunda expedición ese mismo año, mandada por Marcelino Rodríguez, 270; el mismo número en 1831, mandada por José Ferry; en 1832 llega con 277, pilotada por Pedro Badía; en 1832, una goleta del mismo nombre desembarca 487 esclavos, procedía de Lagos y era mandada por José Garay, siendo apresada y condenada por el Tribunal Mixto de La Habana. Otra goleta Manuelita desembarca en 1833 a 277 esclavos. En 1834 opera con su nombre y el alias de "Mercedita", con características semejantes en cuanto a ruta, tonelaje y carga, 270 esclavos. A cuenta de Andrea Pinto da Silva, socio de Manzanedo, desembarca en 1835 otros 277 esclavos. Da Silva es un notorio negrero que opera en Río de Janeiro y Bahía, relacionado en la costa africana con Francisco Félix de Souza, "Cha-cha", mulato natural de Bahía y dueño de varias factorías africanas que en esas fechas tiene por clientes y socios a destacados negreros españoles.

Con la excepción del viaje de 1832, que termina con su apresamiento, podemos deducir que se trata de la misma goleta que realiza once viajes en nueve años y traslada a Cuba 5.107 africanos esclavizados (Slave Voyages, 2019).

En enero de 1839 se indicaba en otro informe el modo de proceder de Manzanedo. El bergantín Ligeiro, que navegaba con bandera portuguesa, fue capturado en Lagos el 16 de noviembre de 1838. Había hecho escala en Cabo Verde, figuraba un capitán portugués, y el propietario nominal era Thimotio Cardozo de Mello, un comerciante de Cabo Verde; "el buque era universalmente conocido y mencionado como el bergantín español Galgo propiedad de la firma de trata de esclavos Manzanedo y Abrisqueta, de La Habana, y comandada por Gerónimo Villar, un conocido capitán español"

que, según reconoció, era de Cartagena y residía en La Habana con su familia desde hacía, al menos, 14 años, lo que nos lleva a 1823, año de la llegada a Cuba de Manzanedo, que se convirtió, por lo tanto en uno de sus capitanes de confianza. El Ligero o Galgo partió de La Habana el 11 de agosto de 1838 para Bahía "por la vía de Lagos". La tripulación la componían 27 hombres, un número excesivo que debía haber despertado las sospechas del cónsul estadounidense que certificó la autorización para su expedición mercantil. "La casa mercantil habanera de Manzanedo y Abrisqueta, tan conocidos en este oficio, eran dueños tanto de la embarcación como de su embarque", afirman los británicos (*Correspondence Slave Trade*, 1840: 42-43). En la documentación requisada figuraba una carta del brasileño Jerónimo Baptista de Carvallo, residente en La Habana, dirigida a sus socios de Bahía, en la que anunciaba que "sus amigos particulares" Manzanedo y Abrisqueta enviaban un bergantín para la compra de 3.000 rollos de tabaco, para dirigirse a continuación a Onim. "Su capitán es nuestro amigo Don Gerónimo Villar —escribe Carvallo—, quien fue antes en la Manuelita", el conocido barco negrero. La escala en Bahía tenía por objeto comprar medios de pago para la adquisición de esclavos en África por valor de casi 10.000 pesos. El capitán reconoció ser de Lisboa y llevar viviendo ocho años entre La Habana y Brasil. Uno de los marineros, José Destalaso, declaró "que la travesía se inició y debía terminar en La Habana; que el propietario del buque era un Manzanedo, un comerciante de La Habana, de quien el testigo sabe que es el dueño porque subió a bordo como tal y pagó a la tripulación" (*Correspondence Slave Trade*, 1840: 44). En un fondo del navío se encontraron "19 docenas de cucharas" para 228 personas, "once sacos de maíz, tres sacos de guisantes, dos sacos de frijoles y tres sacos de arroz americano; había diez toneles más de agua de los que la tripulación necesitaría para el consumo". Los verdaderos propietarios de la embarcación, no ofrecía duda, eran "los señores Manzanedo y Abrisqueta de La Habana", concluyeron las autoridades, dedicados con mucha frecuencia a este tráfico.

El bergantín Ligeiro aparece en 1833 desembarcando 444 esclavos en Cuba y 420 en 1837, mencionado como goleta. A la goleta Galgo se le atribuye un desembarco en el mes de septiembre de 1836 de 550 esclavos.

No contabilizamos los viajes cuyo destino eran puertos brasileños, no obstante la relación de Manzanedo con ese parte del negocio. Con Pedro Blanco y Pedro Martínez era el más internacional de los negreros españoles.

En enero de 1839 los comisionados ingleses en La Habana para la persecución del tráfico esclavista, J. Kennedy y Campbell J. Dalrymple, informaban al secretario de Asuntos Exteriores de su país de los hechos relativos a la goleta Florida, capturada y presentada al Tribunal Mixto de Justicia británico y español el día 26 de septiembre de 1838. Los documentos de la goleta detenida establecían que era un barco estadounidense y su capitán era David Bell Williamson. En junio anterior, George Elvear, de Baltimore, tomó un registro estadounidense para el navío Florida, enviado de inmediato para su venta a La Habana bajo el cargo del capitán Matthew Kelly, quien había sido designado por el propietario con poderes para realizar la sustitución de la documentación. "Kelly nombró a don Juan M. Manzanedo, de la firma de Manzanedo y Abrisqueta, su suplente; y dentro de los tres meses y medio a partir de la fecha del American Register, Manzanedo firmó una factura de venta de la Florida a D. B. Williamson, el actual capitán". Otros papeles capturados al barco mostraron que esas transferencias eran una simulación. En uno de ellos se mostraba que Williamson, en lugar de ser el propietario:

> […] iba a recibir de la conocida firma de comercio de esclavos de Manzanedo y Abrisqueta (quienes, si no ellos mismos los propietarios de la Florida, calificamos como los agentes de los propietarios) un pequeño estipendio mensual para ayudar, por su nombre y presencia, a ocultar una aventura en la trata de esclavos española bajo una cobertura estadounidense. El pago de este hombre debía continuar hasta que el buque estuviera listo para recibir su cargamento de regreso, cuando debido, suponemos, a la intención de cambiar la bandera a portuguesa o española, sus servicios ya no serían de utilidad.

El documento firmado por Manzanedo y Abrisqueta, "quienes últimamente han estado tan profundamente comprometidos con la trata de esclavos de La Habana", y por el capitán Williamson estipulaba que este figuraría como dueño pero que se limitaría a cobrar 70 dólares mensuales durante el viaje de ida, hasta el momento en que estuviera preparado para su regreso, permitiéndole volver a La Habana como pasajero sin costo alguno. El Florida estaba equipado completamente para el comercio de esclavos, lo que permitió presentarlo a la Corte como "un buque

esencialmente español dedicado al tráfico ilícito" (*Correspondence Slave Trade*, 1840: 26, 28).

El Florida fue avistado cerca del río Gallinas en el momento de su abordaje. Williamson, quien se hallaba en ese momento a bordo de otro barco, regresó a su goleta, se declaró su capitán y afirmó que era un barco norteamericano. Los captores contaron en esta ocasión con la colaboración del capitán, pues a los dos días solicitó protección "contra su propia tripulación, que eran todos españoles, y habían amenazado su vida". Luego reconoció que la factura de venta del buque era falsa y el navío no le pertenecía. El privilegio de bandera era un obstáculo importante en la persecución del tráfico, se decía, siendo preciso que los Estados Unidos enviara una flota a vigilar el tráfico, pues sus efectos serían distintos ante la presentación de papeles de dudosa validez pero confirmados por los registros norteamericanos, cuando "las tripulaciones de estos buques siempre están compuestas por españoles, con la excepción de uno estadounidense", que probablemente en el caso de un registro se haría pasar por pasajero en lugar de hacerlo como capitán. El cónsul de los Estados Unidos dio por buena la propiedad del Florida a Williamson y nadie se presentó para reclamar los derechos que pudieran corresponder a Manzanedo o Elvear, sin que levantara sospecha al citado cónsul que "un barco totalmente equipado para el comercio de esclavos, y con destino al mercado de esclavos más notorio de la costa de África, debería ser despachado de La Habana por uno de los comerciantes de esclavos más vasto de Cuba, con una tripulación en la que el capitán era la única persona que declaraba ser ciudadano americano" (*Correspondence Slave Trade*, 1840: 27). Manzanedo acaba de ser presentado, en 1838, como "uno de los comerciantes de esclavos más vasto de Cuba".

El Florida había realizado una expedición con éxito para sus promotores en mayo de 1836. Había comprado los esclavos en Onim y Lagos y había desembarcado 333 en Cuba. Como propietario figura el factor Francisco Félix de Souza, a quien ya conocemos. En mayo de 1837 fue capturado con 280 esclavos a bordo en una nueva travesía y condenado en Sierra Leona.

El movimiento de barcos llegados a Cuba de la costa de África en junio de 1840 incluía la goleta española Constancia. Su capitán se apellidaba Peñasco y la carga estaba consignada a los señores Manzanedo y

Abrisqueta, "notorios traficantes de esclavos". La Constancia había desembarcado esclavos en Puerto Rico. Días después entró en lastre en el puerto, desde Gallinas, el navío estadounidense Crawford, "consignado al gran comerciante de esclavos, Don Pedro Blanco". En total, había transportado 277 esclavos vivos hasta su destino, de los cuales murieron 390 en el trayecto. En octubre de 1838 se registra otra travesía de la goleta Constancia procedente de Gallinas, el área de operaciones de Blanco, con 213 esclavos. En 1839 desembarca 369 africanos.

El 15 de diciembre de 1840 los comisionados ingleses en La Habana para la persecución del tráfico esclavista, Kennedy y Dalrymple, informaban al secretario del Asuntos Exteriores de varios movimientos de barcos salidos de Cuba o Montevideo cuyo destino era las costas africanas. El seguimiento resultaba muy arduo por las dificultades que hallaban, a la vez que se mostraban optimistas: "Es posible que los detalles menores no nos lleguen, estamos capacitados para rastrear lo suficiente para mostrar el alcance constante de las transacciones de trata de esclavos". No les ofrecía duda la llegada el 2 de noviembre de un barco consignado por Pedro Forcade con 427 esclavos; el día 15 había entrado el bergantín portugués Vigilante, consignado por Menéndez Mendive y Cía., con 560 esclavos; al mismo tiempo entró una goleta consignada por Pedro Martínez y Cía. con 240 esclavos; el 23, en dos desembarcos, sumaron 516 esclavos, la mitad también para Forcade. El 30 entró en el puerto de La Habana, después de haber desembarcado en la costa a 400 esclavos el bergantín Gabriel. La información recibida era que en el momento de realizar la carga, en África, fue sorprendida por una goleta de guerra inglesa y se vio obligada a dejar en tierra unos 200 esclavos que aguardaban a ser subidos a bordo. Dos lanchas llenas de africanos fueron hundidas por el cañoneo inglés, "una circunstancia muy lamentable, es cierto", decía. Daños colaterales con trágico resultado: los libertadores arrollando y ahogando a las víctimas. En total, se cree que la carga prevista llegaba a 800 africanos y pertenecía "a la firma de trata de esclavos de Manzanedo y Abrisqueta" (*Correspondence Slave Trade*, 1842: 164). De buena fuente, escribían los comisionados, sabían que solo en ese mes habían llegado 2.600 esclavos. Los indicios señalaban que la bandera estadounidense estaba cayendo en desuso, reemplazada por otras, en particular la portuguesa. En realidad, lo que

desconoce el comisionado es que utilizaban varias banderas y registros según las fases de la expedición y que el abanderamiento portugués lo ofrecían a menudo socios brasileños en la trata. En ese momento de tráfico intenso, con Forcade, Blanco y Pedro Martínez con travesías continuas, Manzanedo destaca por el volumen de sus cargamentos.

La casa Menéndez Mendive y Cía. se hallaba establecida en La Habana. Los ramos del comercio general que practicaba incluían la exportación de azúcar y la importación de tasajo desde Montevideo para venderlo a los dueños de las plantaciones para la alimentación de los esclavos. Además del caso del bergantín Vigilante detectado en 1840, en enero de 1842 los ingleses denunciaron que Menéndez Mendive y Cía. tenía consignada la carga de al menos uno de los dos navíos —el Tres de Febrero y Segunda Unión— que desembarcaron en la isla un total de mil esclavos (*Correspondence Slave Trade*, 1843: 133). El Tres de Febrero era un bergantín de bandera portuguesa propiedad de Joaquín Gómez. En marzo de 1838 desembarcó en Santiago de Cuba los esclavos que había tomado en Luanda; de los 167 que compró, llegaron vivos 150. En marzo de 1840 tiene lugar el desembarco de 454 esclavos en Bahía Honda; había tomado 505 en una factoría del río Congo. La propiedad del bergantín consta entonces a nombre de Julián Zulueta y José Mazorra, con bandera portuguesa. Por su parte, Pedro Forcade era un comerciante de origen francés (aunque algunas fuentes lo portugalizan como Forçade y algún autor lo ha considerado, sin motivo, catalán). Actuaba con su hermano Juan Bautista. Se dedicó a la trata asociado al español Antonio Font, y cada uno de ellos fundó después un ingenio, Porvenir y Caridad, ambos en Cienfuegos. El bergantín Gabriel, que se ha citado, tenía también una dramática histórica marítima. En junio de 1841 fue capturado con 800 esclavos a bordo y condenado, siendo el principal consignatario Pedro Forcade y Cía. Una goleta del mismo nombre venía realizando viajes continuos con bandera portuguesa hasta Cuba. En septiembre del 1839 lleva 340 de los 410 que embarcó. En noviembre de 1840 fueron 476. En abril de 1841 transportó 344 esclavos a La Habana desde Gallinas.

Entre 1836 y 1840 se acumulan las denuncias y algún que otro apresamiento de barcos de Manzanedo y Abrisqueta. En la primera fecha ya se menciona que tiene una pequeña flota. Su dedicación a la trata en

calidad de armador y consignatario comienza con la década; sin embargo, es posible que antes desempeñe tareas más rudas y directas en el negocio. Sin duda, junto con Joaquín Gómez, es uno de los dos mayores traficantes de los años treinta. En 1842 viajó a Londres para estrechar lazos financieros, entre ellos con Baring Brothers, la casa que en 1815 había reaccionado de forma activa contra la restricción de la participación de la banca en los "negocios atlánticos", y a París, con la casa de comercio y banca Mitjans, con la que ha operado en La Habana, antes de que el comerciante-banquero se instalara en Francia con otros miembros de la familia. El catalán Baltasar Mitjans y Ricart, de Mitjans y Cía., además del préstamo, en Cuba se convierte en propietario del ingenio Guacamayos, en Punta de Cartas, en la costa sur de Pinar del Río, buen escenario para la trata. Manzanedo y Mitjans actúan como socios en determinadas operaciones. En 1839 Manzanedo tuvo en Cuba una hija natural, a la que legitimó en 1857, y por esa fecha contrae matrimonio con el hijo de Mitjans, Francisco Mitjans y Colinó.

En 1845 Manzanedo regresa definitivamente a España. Ha estado fuera 22 años, los últimos quince al frente del comercio negrero. Regresa con una fortuna de 2,5 millones de pesos, equivalente en términos de nivel de vida histórico (poder adquisitivo de 1850 a 2019) a 75,7 millones de euros, y en términos de coste económico, a 3.654 millones de euros. Un buen comienzo para dedicarse a los negocios en Europa. Crea sociedades de seguros, una fábrica textil, invierte en la nueva banca comercial, sobre todo en inmuebles, sigue dedicado al préstamo. Es, como se dice en la época, "opulento comerciante", para referir que ningún negocio le resulta ajeno. La diferencia con muchos de sus contemporáneos es que nunca invirtió en plantaciones, al igual que Güell, Xifré y otros indianos retornados. ¿Abandonó por completo sus actividades en la colonia y África? Su rastro desaparece en el Atlántico… por ahora.

A diferencia de otros negreros encumbrados, Manzanedo mantiene un perfil discreto durante su permanencia en Cuba. No frecuenta los círculos de las autoridades ni ocupa cargos de particular relevancia. Por el contrario, a su regreso a España, al inicio de la década moderada, es elegido vocal del Tribunal de Comercio de Madrid, concejal de la capital, diputado en Cortes por Laredo y senador. En Santoña hizo levantar un asilo y el colegio de San Juan Bautista, edificio destinado después a instituto de

segunda enseñanza, donde además de bachillerato se podían cursar estudios de formación comercial, náutica y pilotaje.

En 1871 Juan Manuel Manzanedo se casa por lo civil con María del Carmen Hernández y Espinosa de los Monteros, y en 1873 lo hace de forma religiosa. Compra entonces el palacio de Goyeneche, en Madrid. El título marquesal lo heredó la viuda, por cierto, retratada por Federico Madrazo. El título de duque de Santoña pasó directamente al nieto Juan Manuel Mitjans y Manzanedo. El pleito sucesorio de la hija contra la esposa de Manzanedo se prolongó durante una década y puso al descubierto numerosos datos de la fortuna del fallecido, que básicamente recayó en su descendiente.

Como una nueva ley de la termodinámica, la presión ejercida por la fortuna "sucia" en el ascenso social y los obstáculos que desplaza es igual al volumen de esa riqueza, e importa menos su origen a medida que crece en cuantía. En dos generaciones emparentan con la Casa de Alba a través de la condesa de Teba.

DE LA MONTAÑA Y EL LLANO: LÓPEZ Y LÓPEZ, CALVO, TERRY

Antonio López y López, luego López y López Ruíz del Piélago y Lamadrid, marqués de Comillas, nació en Comillas en 1817. Llega a La Habana hacia 1838 y se emplea en un comercio. En 1841 se traslada a Santiago y abre una pequeña tienda de tejidos, en origen, un "baratillo". Entre esa fecha y 1847 recibe varios préstamos de un asturiano, Domingo Antonio Valdés, después convertidos en capital de la sociedad mercantil que comparten en la última fecha, Valdés y López. El hermano de Antonio, Claudio, llegado de España, es el tercer socio. De acuerdo con el relato del propio Antonio López, cuatro años después, en 1846 se inició en Santiago en la compra de esclavos "criollos", según dijo, no "bozales", para su traslado y venta en otras partes de la isla donde se pagaban mejor. La insistencia en la procedencia de la "mercancía" era muy importante para evitar su eventual decomiso y verse expuesto a los tribunales. A partir de 1847 prosigue esa actividad por medio de la casa Valdés y López. Valdés, sin embargo, se dedicaba a la trata transatlántica al menos desde 1838, siendo por lo tanto el principal proveedor de la sociedad que han constituido. La

intermediación en el interior de la colonia, aun empleando navíos para su traslado, no estaba contemplada en la prohibición de los tratados de 1817 y 1835, que se refieren solo al tráfico directo con África. En 1849 se disuelven la lucrativa sociedad y el cántabro crea otra a nombre de Antonio López y Hermano, en la que Antonio conserva la mitad de la participación, Claudio el 19% y Patricio Satrústegui el 9%, entre otros socios. La compañía se mantiene activa hasta 1853, aunque se liquida más tarde. Además de conservar el comercio de tejidos, los dos principales ramos en los que se desenvuelve son la compra y venta de esclavos y la adquisición de ingenios y cafetales —tierras, fábricas, equipos y esclavos—, bienes que tras unos años en explotación fue poniendo a la venta con un provecho superior al 151% de beneficio. Aparentemente, la sociedad mercantil, que se anunciaba en ese sentido en la prensa diaria, adquiría esclavos en número reducido de particulares y de los dueños de haciendas que se desprendían de ellos. Muchas de las ventas eran un verdadero "menudeo", según registra Martín Rodrigo en su acucioso examen de escribanía de Santiago de Cuba. Otras veces las cantidades son mayores, e incluso importantes, de centenar y medio o más, de una tacada, como gusta decir este historiador. Estas partidas colectivas suponen por encima de las 800 ventas, favorecidas a partir de 1851 por la propiedad de un vapor de la sociedad, el General Armero. Rodrigo ha concluido la existencia de un fraude por el que se hace pasar cierto número de africanos recién desembarcados por criollos en escrituras públicas, utilizando a vendedores reales de otros, y cerrando el proceso con la complicidad de las autoridades que proporcionaban pases para desplazarlos por la isla; así, ante las denuncias recibidas de los británicos, aceptaban que eran de criollos debido a que tenían nombres cristianos, sin permitir otras averiguaciones. ¿Fueron también consignatarios de expediciones a África? En octubre de 1850 la goleta Deseada desembarcó 280 esclavos en Juragua; más de medio centenar fueron llevados en el vapor Cárdenas a Batabanó, en el occidente de la isla, al sur de La Habana, región saturada de ingenios azucareros. Interrogado por la autoridad, López negó haber tenido parte en el desembarco, pero admitió sin reparo haber enviado a 79 negros criollos a Batabanó considerando hallarse protegido por la ley (Rodrigo, 2021: 47-101). Concluye Rodrigo que López no solo estaba detrás de esa expedición, sino de otras de la misma época.

El alijo de la goleta Deseada no ascendió a la cifra mencionada por los informes británicos, sino que fue de 180 esclavos y su capitán fue el catalán Baltasar Pujols. López gestionó casi la mitad del cargamento en el envío a occidente. Antonio López y Hermano ¿eran consignatarios de expediciones a África? El capital que transfiere a España desde 1850 a 1883 es de 7,15 millones de pesos (Bahamonde y Cayuela, 1992: 57). La cantidad, en este caso, no es tan reveladora como en otros, por lo dilatado del tiempo que transcurre y porque en medio se encuentran dos negocios "transparentes": el correo y transporte oficial con Cuba, que durante las guerras de 1868-1878 y 1880-1881 proporciona a la Compañía Transatlántica Española un ingente beneficio por el traslado de tropas, y la amortización del crédito concedido en 1876 al Gobierno español por el Banco Hispano Colonial garantizados por los ingresos de las Aduanas de Cuba. La fuente tampoco precisa los tiempos ni si corresponde a la participación personal de Antonio López y Cía. o de las empresas participadas por esta o por López como accionista individual. No obstante, se amasa aquí un primer capital sin el cual no es posible explicar la multiplicación posterior.

El beneficio de la intermediación entre vendedores particulares y compradores de esclavos en el occidente de la isla (Cienfuegos y Matanzas) era un tipo de negocio, practicado asimismo por Domingo Terry, que deja un margen no muy amplio. Aunque algo mayor, lo mismo sucede en la intermediación con los consignatarios que los llevan de África y no desean correr nuevos riesgos, depositándolos en Oriente. De no ser así, los armadores habrían llevado los barcos hasta las proximidades de las plantaciones, como es frecuente. Los desembarcados en los cayos y puntos alejados eran recogidos por barcos de cabotaje, pero eso formaba parte de la cadena negrera y si López tomaba parte en ello, lo hacía asociado a los anteriores. En definitiva, siendo elevada la cifra de compraventas antes indicada, la ganancia no se podría comparar con la proporcionada por un navío que llegara de África con 500 esclavos.

De "chalán de carne humana" califica a López su cuñado en 1885, acusando al antiguo baratillero de haber burlado la fortuna familiar con malas artes y un trato cruel hacia sus hermanos (Bru, 1885: 62-63). De acuerdo con la ocasión y los recursos disponibles, afirma el relato de Francisco Bru, compraba en Santiago a los capitanes negreros toda o parte

del cargamento y los transportaba a La Habana y otros puntos de la isla con gran beneficio. No era solo la compra a particulares, sino a armadores y consignatarios de las expediciones. El relato de Francisco Bru puede contener inexactitudes sobre la primera época de López; antes de que en 1850 se casara este con la hija de Andrés Bru y Puñet, un catalán de Torredembarra que había hecho dinero en Santiago, era dueño de un comercio, prestamista y propietario de casas que alquila, siendo su primer protector al llegar a la ciudad. No es inverosímil que el emigrado hubiera participado en algún momento en la trata, como ese capitán de navío, Cayetano Bru, capitán de la fragata Montezuma, que en 1810 desembarca en La Habana 820 esclavos de los 949 que había cargado en África. Francisco Bru se había instalado en Barcelona y tras el enlace otorga poderes a López para que lo represente en Cuba y le confía la tutela de dos hijos menores a los que debía instruir en los negocios. El apoderado, según la acusación, empleó los capitales de su poderante en negocios propios, en particular, como "comerciante negrero".

Si con las evidencias publicadas por Rodrigo aún hay quien pone en duda la calidad de Antonio López como negrero, resulta atrevido apuntar que para reunir los pesos con los que sacó adelante sus negocios hubo de entrar en la trata directa como pensamos. No existe, en otro caso, una explicación plausible a su despegue. En cualquier caso, el futuro marqués de Comillas dista de figurar entre los grandes negreros enriquecidos en la trata. Ese lugar corresponde a Joaquín Gómez, Juan José Zangróniz, Julián Zulueta, Pedro Blanco, Pedro y Santiago Cuesta Manzanal, Domingo Aldama, Juan Madrazo, Antonio Frías, Bernardo Martínez de Pinillos, los O'Farrill, y tantos otros que venimos nombrando. Solo la casa Carricaburu, Arrieta y Cía., comerciantes-banqueros de La Habana, contabiliza seis expediciones entre 1816 y 1820, con más de 1.500 esclavos. El cántabro de Comillas ocupa un lugar secundario en esa relación, aunque en modo alguno insignificante. Su relevancia la proporcionan los negocios que alcanza con posterioridad, el vínculo constante colonial, con Cuba y Filipinas con Barcelona de puente de mando y el origen de todo ello, que no es la modesta tienda de ropa en Santiago de Cuba ni un desfalco a la familia de su suegro, del que lo acusó su cuñado. Antonio López y López es, en consecuencia, un símbolo.

El segundo negocio de Antonio López y Hermano fue la adquisición de

ocho haciendas, compradas por un precio inferior al de su valor aprovechando las dificultades de sus dueños. No se proporcionan las dotaciones de todas ellas; de cuatro, suman 334 esclavos, cuando venda en 1853, el ingenio Armonía, incluye 102 esclavos. Ese año Antonio regresa a España y se instala en Barcelona. En 1854 lo hace su hermano Claudio. En Cuba mantienen intereses. En España constituyen dos compañías dedicadas a la navegación con idéntico nombre, Antonio López y Cía., una domiciliada primero en Alicante y después en Barcelona, y la otra en Cádiz (1862-1867), la segunda con Antonio Vinent de socio comanditario (Rodrigo, 2021: 47-56, 63-101).

Antonio López y López recibió de Alfonso XII en 1878 el título de marqués de Comillas. En 1881 el rey le otorgó la Grandeza de España de primera clase. Al fallecer en 1883, el antiguo comerciante de tienda en Santiago de Cuba, que anunciaba en la prensa local su disposición a comprar esclavos, presidía el Banco Hispano Colonial, el Banco de Crédito Mercantil, la Compañía General de Tabacos de Filipinas, la Compañía Transatlántica Española y la compañía de seguros La Previsión. Era vicepresidente de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España. Levantó los astilleros de Matagorda y grandes fincas rústicas en varias provincias. Era el empresario-financiero-industrial más importante del país. Había comprado el palacio Moja en Barcelona y había hecho construir el palacio de Sobrellano y una villa en Comillas, El Capricho, encargado a Antonio Gaudí.

Su hijo, Claudio López Bru, II marqués de Comillas, heredó la fortuna. Promovió Sociedad Hullera Española, fusionó La Previsión y el Banco Vitalicio de Cataluña para dar lugar a la compañía de seguros Banco Vitalicio de España (hoy integrada en Generali Seguros) y, entre otras más, fundó las compañías Peninsular de Teléfonos y Madrileña de Teléfonos. Creó con su primo Santiago López y Díaz Quijano la Universidad Pontificia de Comillas, que encomendó a los jesuitas. Murió sin descendencia, y título y bienes pasaron a sus sobrinos.

El hermano del marqués de Comillas, Claudio López y López, compañero suyo en las correrías mercantiles cubanas, socio en sus empresas desde los tiempos de Santiago, ha merecido un lugar discreto en la historia de los negreros españoles, eclipsado por Antonio. Regresado a la Península, se instaló también en Barcelona y siguió la estela del opulento

emprendedor tomando participación en sus negocios. Se casó con Benita Díaz Quijano. Sus hijos recibieron sendos títulos nobiliarios: Santiago, marqués de Casa Quijano (título pontificio), Eusebio López y Díaz Quijano, el de marqués de Lamadrid. Fueron financieros, empresarios y políticos. Los descendientes de este modifican los apellidos, los unen y rescatan el que da nombre al título. Los editores Antonio López de Lamadrid —Tusquets Editores— y Claudio López de Lamadrid —Penguin Random House España— forman parte de la saga familiar.

Manuel Calvo Aguirre, nacido en Portugalete en 1817, hijo de un capitán de guardacostas, llega a La Habana en 1834 para emplearse "en trabajos esforzados", según sus biógrafos tradicionales, en realidad es empleado en un barco negrero. En 1836 es el capitán del bergantín-goleta Empresa, que viaja a Loanda, y cuando regresaba a Cuba con 450 esclavos, su barco fue apresado por la Marina británica; en ese momento, portaba 438 cautivos. Calvo logró escapar la víspera del juicio (Barcia Zequeira, 2017c: 102-103). Regresa poco después, contrae matrimonio con la viuda de un adinerado comerciante y abre una ferretería en La Habana. No mucho después emprende negocios comunes con los hermanos Antonio y Claudio López. En 1848 funda con Antonio López y Patricio Satrústegui la Compañía de Navegación Transatlántica, que poco después posee la mayoría del capital de la Empresa de Fomento de la Costa Sur, propietaria de una red de almacenes, de tres navíos —dos de ellos a vapor—, varios botes y diversos terrenos. La Empresa de Fomento se fusiona en 1855 con una empresa similar creada en 1843 por Joaquín Gómez, siendo su director el guipuzcoano José Antonio Aizpurua y Casamayor. Aizpurua, colaborador de esta empresa negrera, fue admitido en 1842 como caballero de la Orden de Carlos III; regresado a España, en 1873 compró en Madrid una finca de recreo, casona con jardín, en el Paseo del Obelisco, barrio de Chamberí, legado a su hija, cuyo viudo alquiló y después vendió en 1887 a la Institución Libre de Enseñanza para que instalara su sede definitiva (hoy lo es de la Fundación Francisco Giner de los Ríos).

La sociedad resultante de la fusión fue la Empresa de Navegación y Comercio de la Costa Sur y de esta Isla, que a continuación concierta sus servicios con la compañía de ferrocarriles (Barcia Zequeira, 1998: 15-16). Se completa así, desde mediados de los años cincuenta, el tupido servicio de comunicación que conectaba plantaciones y puntos de exportación, lo

que daba a la industria cubana del azúcar una superioridad manifiesta a nivel mundial (Funes y Tomich, 2009).

La relación entre López, Calvo y Satrústegui es estrecha desde comienzos de la década de 1840 y se mantendrá durante casi medio siglo. En la citada compañía de navegación de cabotaje toman acciones varios de los principales plantadores de la isla: Domingo Aldama, José Luis Alfonso, Salvador Samá, José Baró y Julián Zulueta (Barcia Zequeira, 1998: 34). Todos poseen un pasado de traficantes de esclavos y varios de ellos están en activo, todos se muestran precisados de reponer y ampliar sus dotaciones de trabajadores mediante la trata ilegal. Estaban también interesados en el comercio de cabotaje que tomaba vuelo y comunicaba puertos menores con los de exportación, para dar salida a los frutos y facilitar la llegada de insumos a los ingenios que van extendiéndose por la isla. La Empresa de Navegación y Comercio de la Costa Sur, además de una flota de siete navíos y barcas menores o lanchas, posee almacenes en seis parajes y muelles en los ríos de costa: el transporte de mercancías y pasajeros sirve de coartada para la distribución interna de esclavos y la acogida de alijos llegados de África. Si alguna vez son sorprendidos trasladando bozales, responden con un documento que acredita que son esclavos alquilados que se llevan de una plantación a otra (Barcia Zequeira, 2017: 58, 97, 255-269).

Patricio Satrústegui Bris había nacido en San Sebastián en 1823. En 1845 iniciaba con Antonio López el negocio de la navegación encargando la construcción del vapor General Armero. Satrústegi, ingeniero, aporta el conocimiento técnico. Hasta su regreso a España, es el consignatario de López en La Habana y su delegado en general en los negocios con Cuba. Después lo reemplaza el vizcaíno de Portugalete Manuel Calvo. En 1854 Satrústegui se traslada a Alicante y, con el cántabro, funda A. López y Cía. En 1861 obtuvieron la primera contrata del servicio marítimo del Gobierno. Desde entonces, hasta 1876, Satrústegui estuvo al frente de la casa comercial en Cádiz y promovió para la compañía la factoría naval de Matagorda. La Corona había distinguido en 1876 a su hermano Joaquín Marcos, partícipe de la fundación de la naviera en 1856 A. López y Cía., luego diplomático, con el título de barón de Satrústegui, que Patricio recibió en 1885 al fallecer aquel sin descendencia. Nieto del socio de López

desde los oscuros tiempos de Cuba fue Joaquín Satrústegui Fernández, político monárquico de adscripción liberal que desde los años sesenta del siglo XX alentó la evolución de la dictadura franquista e integró el partido centrista UCD. Su hijo Miguel formó parte de los fundadores del diario *El País* e integró el patronato del Museo Thyssen-Bornemisza.

López y Calvo combinaron estos vínculos con una orientación al transporte de mercancías y pasajeros, fundando en 1854 la compañía de navegación Antonio López y Cía., que aspiró a la concesión del correo oficial entre España y las Antillas, y se convertiría en la naviera oficial del Gobierno. También desde 1856 Calvo comienza a comprar ingenios azucareros y otras fincas. Sus negocios con López se habían iniciado en la etapa en la que despegan los del segundo en Santiago de Cuba y parece volar por su cuenta y con otros asociados, pero el vínculo entre los dos montañeses se conserva y a menudo se reanuda en nuevas sociedades participadas por ambos, lo que permite sospechar que también López pudo participar en alguna empresa de Calvo sin registrar su nombre. Sin descendencia, Calvo lega toda su fortuna al hijo de su socio, Claudio López Bru.

En nombre propio y de otros inversores de Cuba, Calvo fue también uno de los principales accionistas del Banco Hispano Colonial en el momento de su constitución. La contribución de capital de Cuba en la formación de este banco fue cinco veces la del mayor accionista individual, Antonio López: Baró, Zulueta, Moré, Calvo, Ibáñez Palenciano y Samá, todos esclavistas y muchos de ellos negreros, se encontraron entre sus principales accionistas. El Banco Hispano Colonial, en su nacimiento en 1876, se convirtió en el exponente más acabado del triunfo capitalista de los comerciantes que habían amasado su fortuna en la trata y se habían convertido en pujantes plantadores esclavistas mientras se actualizaban y diversificaban en las prácticas mercantiles e inversoras. Este instrumento financiero representaba también la supeditación del Estado que les ofrecía protección. Las dificultades de ese Estado para sostener económicamente la guerra colonial, que, entre otras causas, se prorrogaba por el boicot del mismo grupo negrero-plantador-mercantil a las reformas en la isla, que pudieran servir para apaciguar la contienda, doblegaba al poder y lo obligaba a aceptar las condiciones de los acreedores preferentes que, para

garantizar el pago de la deuda, se apropiaban de las Aduanas de Cuba, signo por antonomasia del poder financiero sobre el político.

Manuel Calvo difícilmente puede ser considerado un mero colaborador o un testaferro de López. Sus orígenes aparecen vinculados en el comercio de esclavos y la estrategia seguida por ambos para abrirse un espacio en el disputado negocio de la trata, desde la década de 1830 en adelante, y por la capacidad de ambos de ingresar en dos de los sectores que son indisolubles del auge azucarero de Cuba: el transporte marítimo a vapor y el crédito. Mientras López se orienta al lado mercantil, Calvo lo complementa con la producción azucarera, sin que pueda excluirse que las primeras compras de Calvo, en 1856, para dar lugar al ingenio Flor de Sagua, al que seguirá el Portugalete, no sean participadas por su socio López. Hay, sin embargo, un tercer sector que posibilita una capitalización rápida y constante siempre que se eluda la persecución de las autoridades españolas y extranjeras.

Reténganse las fechas de las inversiones citadas: entre 1854 y 1856 se constituye la sociedad Antonio López y Cía., la nueva empresa de navegación de cabotaje y la compra del primer ingenio por Calvo.

El fomento económico del sur de la isla de Cuba al que hace mención la empresa promovida por López y Calvo es el del área que desde Trinidad se está desplazando a la nueva ciudad de Cienfuegos, y desde esta avanza hacia el norte para encontrarse con Villa Clara, a su vez región de expansión del azúcar desde Matanzas. La plantación apenas ha comenzado a despegar en Cienfuegos cuando se levanta el censo de 1830. En los últimos años, como sucede en la década siguiente, se instalan colonos llegados de otras colonias —el criollo Tomás Terry, de Caracas; el gallego Pedro Segueido, de México; y un buen número de catalanes, vascos y de las islas Baleares, entre otros (García Martínez, 2012: 37-39). En 1838 se dispone de 26 ingenios con un número de esclavos que ha pasado de 864 una década antes a casi 4.000 en 1838, 8.789 en 1846, 14.613 en 1856… En las primeras décadas del *boom* azucarero, antes de convertirse la costa de la ciénaga de Zapata hasta el extremo de Pinar del Río en un área de arribo de navíos llegados directamente de África, la ensenada de Cochinos y las zonas circundantes se benefician de las redes de cabotaje establecidas a lo largo del litoral, en particular las organizadas en la década de 1840 desde

Santiago de Cuba, que trasladan esclavos a la región de Cienfuegos. Algunos proceden de cafetales en decadencia y son vendidos o consignados para su venta a comerciantes y plantadores como el propio Terry o Agustín Goytisolo. La mayoría son "bozales" y proceden de desembarcos en el oriente de la isla (García Martínez, 2008: 49-51). Entre las compañías dedicadas al comercio interregional de esclavos destaca la sociedad Valdés y López, siendo el segundo el cántabro Antonio López y López. Su agente en las ventas era Ángel Bernardo Pérez, quien deja su nombre en las respectivas escribanías en las que se anotan las compras y ventas (Rodrigo, 1996: 94 y 173). La adquisición por la Empresa de Navegación y Comercio de la Costa Sur y de esta Isla de terrenos en la zona, disponibles tanto para fundar ingenios como para facilitar alijos clandestinos de esclavos, debía tomarse por un indicio de la diversidad de negocios que se ofrecen.

El interés por el desarrollo de la región cienfueguera atrajo capitales de comerciantes-refaccionistas, que adelantaron las sumas requeridas para fundar ingenios, ponerlos a funcionar y anticipar costos de producción. Entre los refaccionistas se cuentan las principales casas de La Habana y Matanzas, alentados por las perspectivas que ofrece la región de Cienfuegos-Sagua. Entre estas están Torriente y Hermanos, Apezteguía Arrechea y Cía., Manzanedo y Abrisqueta, Pedro Blanco y Julián Zulueta. Nos hemos habituado a concebir los anticipos de la refacción, el crédito, en términos monetarios, en préstamos dinerarios; las escrituras muestran que los anticipos también son en esclavos, es decir, el prestamista, que es un importador de esclavos desde África, los otorga en venta como parte del crédito contratado (García Martínez, 2008: 50-51). El negocio es doble, ya que anota el beneficio de la trata y la garantía de su venta. La condición de vendedor y prestamista convirtió a varios de ellos en propietarios de plantaciones. Es el caso de Tomás Terry, quien además de pasar de comerciante a hacendado encontró la oportunidad de organizar expediciones directas de África que tenían por lugar de desembarco la ciénaga de Zapata, "santuario del ilegal tráfico", como lo llaman Millán y Orlando García (2001: 131-132). Zapata estaba muy próxima a su ingenio Caridad de Jaraguá, donde Terry hizo construir un gran barracón de ladrillo y mampostería que no hallaba justificación por el tamaño de la dotación que trabajaba la plantación, pero sí como lugar de resguardo de los alijos antes de ir procediendo a su venta.

Las biografías presentan a Tomás Terry omitiendo sus raíces españolas. Los Terry (Tirry en otros documentos) eran originarios de Irlanda. Entre finales del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII, dos ramas familiares se establecieron en España, una en el Puerto de Santa María y otra en Cádiz y Málaga, dedicadas al comercio; una tercera rama fijó su residencia en Génova. La primera fue ennoblecida en 1729 con el título de marqués de la Cañada-Tirry; el quinto marqués, Juan Tirry y Lacy, coronel del escuadrón de caballería fijo de La Habana, contrajo matrimonio con María de Jesús Loinaz, hija de la marquesa del Real Agrado. Establecido en Cuba, el marqués de la Cañada-Tirry ingresó en la élite de hacendados dueños de esclavos, siendo alcalde ordinario de la ciudad y gobernador de Matanzas. En adelante, los portadores del título fueron cubanos, siendo la VIII marquesa María Luisa Diago y Tirry, nieta del negrero gallego Pedro Diago. Su hija se instalará en Madrid después de vender las propiedades familiares en Cuba, y hereda de su padre, Isidro Wall, los títulos de marquesa de Guadalcázar, con Grandeza de España, de Mejorada del Campo y el condado de Armíldez de Toledo; contrajo matrimonio con el conde de Floridablanca.

A la casa de Domingo Terry nos hemos referido al mencionar la trayectoria negrera de su yerno, Antonio Artechea, en Buenos Aires, y como agente de Martín de Alzaga en el episodio dramático del San Joaquín. Un hijo de Domingo, Antonio Terry MacNamara, comercia con La Habana desde 1797 y en 1816 envía a uno de sus hijos a la colonia. Hacia 1740, Andrés Terry Adriano, nacido en Liguria, se instala en Cádiz. De esta última familia, unos pasarán en el siglo XIX de la exportación de vinos a bodegueros en el Puerto de Santa María, mientras otros de la rama "genovesa" viajan en 1761 a América. En esa fecha se registra el pase del niño José Antonio Terry y Álvarez —nacido en el Puerto de Santa María hacia 1752— a Santiago de Chile en compañía de su hermana Bernarda, de su madre Antonia Álvarez y de su abuela Catalina, nacida en Génova y vecina del Puerto de Santa María. Catalina iba a reunirse con su marido Bernardo Álvarez Campana[50]. Este último, natural de San Martín de Cerceda (Galicia) y vecino de Cádiz, mercader, obtuvo licencia en 1753 para dirigirse a los "Puertos de los Mares del Sur" y se estableció en Chile. Otra rama de los Álvarez Campana había pasado a Buenos Aires y una tercera

llegó a Veracruz. De los descendientes llegados a Chile, unos pasaron a Perú. Con esos antecedentes de migración a América, el gaditano José Antonio Terry y Mendoza viajó primero a Perú, posiblemente al llamado de su familia, y de ahí pasó a La Guaira y Caracas, donde en 1808 nació su hijo Tomás Terry y Adans. La familia se traslada a Curazao, una activa plaza de compra venta de esclavos, donde coincide con el vasco Martín Yradi, que se dedica a ese negocio antes de trasladarse a la nueva ciudad de Cienfuegos y abrir una tienda, en la que después emplea a Tomás a su llegada en 1830.

La leyenda presenta al hijo del gaditano emigrado esforzándose en la venta y arriería de mercancías hasta que ahorró un capital que destinó al préstamo y, tocado por la varita de Merlín, multiplicó hasta el infinito. La complaciente biografía de Ronald Ely no oculta sin embargo otra realidad: "No hay indicio de que Tomás manchara sus manos con la trata de negros", escribe. Mas a continuación reproduce un fragmento de las memorias del ciudadano estadounidense Edwin Atkins (*Seven Years in Cuba*), que vivió largo tiempo en Cuba y lo había conocido: "Solía recoger negros enfermos por una bagatela, los cuidaba hasta que recobraban la salud y entonces los vendía a precios que fluctuaban entre ochocientos y mil dólares por cabeza" (cit. Ely, 2001: 390). Los precios citados eran muy superiores a los vigentes entonces en el mercado, pero la historia puede darse por buena. En casi una década sumó unos 20.000 pesos de ahorro con estas actividades. En 1839 se asocia con Augustus L. Richardson, comerciante de Boston con el que crea una sociedad de préstamo y consignaciones, en contacto con la casa de Moses Taylor en Nueva York. A partir de 1842 opera como Tomás Terry y Cía. Los 20.000 pesos de 1839 eran 45.000 al disolver la sociedad con Richardson, de 188.000 tres años más tarde y ¡dos millones en 1856!, y 3,1 millones en 1860. En dos décadas, aproximadamente un tercio de las ganancias habían procedido de intereses financieros por préstamos, otro tercio lo facilitaba la comercialización de frutos, incluyendo comisiones y almacenaje como comisionista, 560.000 pesos se imputaban a una cuenta titulada "Aventuras", que el biógrafo atribuye a "especulaciones" varias, y no es difícil relacionar con la compraventa de esclavos, motor de los otros negocios. Es el doble de lo que producen los ocho ingenios de su propiedad. Al fallecer en 1887, su fortuna ascendía a 20,7 millones de

pesos (Ely, 2001: 393-400).

Sus descendientes traspasaron parte de sus capitales a Gran Bretaña y Francia, país este último en el que residían cuando no lo exigían sus obligaciones empresariales o políticas, ya que ocuparon escaños en las Cortes españolas por el Partido Liberal Autonomista. Hija del negrero Tomás Terry y Adans fue María del Carmen Terry y Dorticós, pintada —también— por Federico Madrazo en 1891, casada con el sevillano Guillermo de Perinat. La reina regente le otorgó en 1893 el título de marquesa de Perinat. Luis Guillermo de Perinat y Elío, nieto de la anterior, fue el II marqués, diplomático de profesión, diputado en las Cortes y europarlamentario por el Partido Popular. Descendiente de Terry fue la esposa del presidente de la República Francesa Valéry Giscard d'Estaigne.

CAPÍTULO 6

EL CÁRTEL GÓMEZ-ZULUETA-BORBÓN

EL GRAN TRAFICANTE: JOAQUÍN GÓMEZ

El cántabro Joaquín Gómez Hano de la Vega nació en Hazas de Cesto en 1776. Llegó a Cuba en la primera mitad de la década de 1790. Se ignoran sus actividades en las dos primeras décadas. En enero de 1818 aparece como propietario del bergantín Nuevo Pájaro dedicado a la trata negrera. Había cargado en la costa africana 362 esclavos y después de casi tres meses de navegación, el capitán José Rafael Goidivent dejó en Puerto Rico 12 esclavos y en Cuba 250; 99 de ellos murieron, el 27,4%. Dos de cada tres personas desembarcadas eran mujeres, una de cada cuatro del total, niñas. El *Diario del Gobierno de La Habana* dio cuenta de la llegada del buque al puerto de La Habana. Catorce meses después arriba una segunda embarcación propiedad suya, la fragata Cantabria, la capitanea Vicente Irzaingui y traslada desde Zanzíbar a 520 africanos esclavizados. En la travesía fallecen 126, uno de cada cinco de los que fue embarcado. En octubre de 1820 entró en el puerto de La Habana la fragata Piedad procedente de Loango con 476 esclavos de los 573 que había cargado en Angola. La goleta Pájaro arribó en diciembre de 1820. En ambos casos, había vencido el plazo legal de entradas, lo que no tuvo consecuencia alguna para el armador. La última trasladó a 248 esclavos. Es muy posible que hubiera otras expediciones. En las cuatro citadas, en tres años, se sumaron 1.494 esclavos llevados con vida.

En 1819 vuelve a aparecer el Nuevo Pájaro, zarpado de Santander y conduciendo 209 esclavos a Cuba, si bien consta que el propietario es Nicolás Ageo. El capitán del barco tiene los mismos apellidos que el del anterior, Goidivent Lemonauria, su nombre en cambio es Francisco. Todo apunta a redes de armadores y a una familia de navegantes. En febrero de

1819 había partido del puerto de Santander con rumbo al río Congo el bergantín Timoleón. Llevó a La Habana 268 esclavos y el capitán se apellida Gómez, bastante habitual para que deduzcamos que es la misma persona. Sin embargo, en 1826 un tal J. Gómez aparece comandando el bergantín San José, "Pepe", que conduce desde Gallinas a Cuba 570 esclavos. Santander, de otra parte, es punto de partida de 17 barcos negreros entre 1815 y 1820.

En 1820, tras el restablecimiento de la Constitución, Joaquín Gómez fue elegido regidor en el Ayuntamiento de La Habana, de ahí quizá la inmerecida fama de tener simpatías políticas liberales. Pronto se alinea con el sector que se opone por igual a los constitucionalistas y a un partido demagógico anticriollo, del que sin embargo el sector al que pertenece se sirve para sus intereses. Miembro de la Diputación Provincial, utiliza la institución para invertir la representación política habanera en las Cortes y se cuenta entre quienes solicitan que se concedan poderes extraordinarios al capitán general, lo que acaba concediendo Fernando VII en 1825, los llamados poderes omnímodos que se conservan hasta 1881. Comienza entonces la edad de oro de Gómez a la sombra de los capitanes generales Dionisio Vives, Mariano Ricafort, sobre todo, Miguel Tacón y Joaquín Ezpeleta y Enrile (1823-1840); resiste la adversidad con Jerónimo Valdés y recupera su influencia con Leopoldo O'Donnell (1843-1846).

Durante casi 25 años, Gómez es uno de los traficantes más notables, puente entre la generación de los pioneros de la etapa legal, que vivieron su esplendor entre 1810 y 1820, y quienes toman el relevo a partir de los años cuarenta, bien representados por la figura del vasco Julián Zulueta. Una de las características de Gómez fue la cercanía al poder. Sin duda, comprendió el cambio que comportaba la ilegalización del tráfico atlántico y que no por ello se suspendería la demanda de brazos para las plantaciones. En 1821 es elegido cónsul del Tribunal de Comercio, corporación a la que se aferra y en 1834 es nombrado prior, lo que le confiere una posición de portavoz del gremio, a esas alturas integrado mayoritariamente por peninsulares. La proximidad al general Tacón es proverbial. Se desconoce si el nuevo gobernador lo recibió como a un introductor de las costumbres establecidas con respecto a la trata, pero vio también en él a un entregado defensor de la soberanía española sobre la colonia, opuesto a la introducción de reformas políticas y administrativas

después de lo sucedido con el continente, donde Tacón y Rosique había sido gobernador y había participado en la guerra que señaló el final de la presencia española.

Tacón situó a Gómez al frente de la administración de los "negros emancipados", los africanos llegados a Cuba en una expedición esclavista sorprendida por las fragatas inglesas o los guardacostas españoles, llevados al Tribunal Mixto angloespañol de represión de la trata en cumplimiento del tratado de 1817. El tribunal los exoneraba de la condición de esclavos, los declaraba "emancipados" y los confiaba a las autoridades españolas, que debían sostenerlos e instruirlos para una vida en libertad. Mientras el debate se fijó entre su expulsión de la isla, al considerarlos una amenaza, o su deportación a África, se justificó que fueran alquilados y con ello contribuyeran a su mantenimiento. Gómez tuvo una idea distinta y se ganó la complicidad de Tacón: venderían a los emancipados, cuya condición, mientras no transcurriera tiempo, era idéntica a la de los bozales. Según la denuncia que circuló, Gómez los vendía a un precio asequible: de 102 a 136 pesos los corrientes y a 170 pesos los "de primera", vendía también a los que estaban repartidos en alquiler y a los hijos habidos por las emancipadas. Después, de conformidad con el capitán general, vendió al por mayor una porción de ellos a su socio y sobrino José María Cagigal, convirtiéndolo en almacenero con control sobre el mercado local, de manera que pudo ponerlos a la venta a 250 y 300 pesos. La nota dirigida por el secretario político de Tacón a Gómez el 18 de octubre de 1835 resulta muy explícita: "El Gen. me encarga le diga a V. que conforme a lo que le manifestó ayer procure V. sacar el mayor partido de los emancipados que se le dirijan conforme [...] a la utilidad del negro" (cit. Pérez de la Riva, 1963: 256-257). Gómez anota a lápiz los precios, 6 u 8 onzas. No fue un simple rumor. Los emancipados, sin embargo, venían siendo adjudicados a particulares antes de la llegada de Tacón a la isla aunque sin cobrar por ello, como una cesión temporal. En marzo de 1831 encontramos a Doña María Josefa Arias solicitando permiso concedido para llevar consigo a la Península a un "negrito emancipado" que le había sido entregado en depósito. Era uno de los llegados en la goleta española Voladora, llegado en 1829. Se llamaba Florencio, era de nación arará, tenía ahora 13 años y por señales se registró que era "ombligudo" y tenía una cicatriz en el costado y

en el lado de la rodilla derecha[51].

En 1836, Tacón, para salir al paso de las denuncias de gratificaciones que recibían algunos funcionarios por facilitar el alquiler de emancipados para las tareas de campo, y que incluso eran vendidos por 11 onzas, tercera parte del precio de un esclavo, ordenó suprimir la contribución de 17 pesos por el alquiler para despejar la sospecha de que se admitían otras gratificaciones. Para fiscalizar los recursos destinados a obras públicas, en 1834 ya había designado "dos personas de las más acaudaladas y merecido buen concepto, que son el Conde de la Reunión, y D. Joaqn. Gómez" (Tacón, 1963: 262-263). El conde de la Reunión era Santiago Cuesta Manzanal. Tacón reforzó el reglamento que sancionaba el incumplimiento de las obligaciones del arrendador de emancipados (buen trato, buen alimento, enseñanza religiosa) y amenazaba a quien lo vendiera, siendo libre, con el peso de la ley y una multa de 500 pesos.

En el informe dirigido el 2 de diciembre de 1834 a *lord* Palmerston desde La Habana, el comisionado inglés explicaba que el nuevo capitán general de la isla de Cuba, el general Miguel Tacón, había emprendido una serie de mejoras en el ramo de policía urbana, acometiendo el saneamiento de las calles y la construcción de una nueva prisión, para lo cual, según había sabido, pensaba financiarse cobrando seis onzas por "negro emancipado" que fueran a trabajar, lo que era una violación del tratado de 1817. Ante la protesta del comisionado, Tacón había respondido que se limitaba a repartir "tales negros a personas de responsabilidad que han hecho donaciones voluntarias en ayuda de las obras públicas", sin que eso implicara su venta o un derecho permanente (*Correspondence Slave Trade*, 1835: 125). El atrevimiento iba mucho más lejos.

En marzo de 1838 el comisionado inglés denunció "la extraordinaria audacia de desembarcar 150 negros en este mismo puerto" de La Habana. Los responsables del navío se hallaban protegidos, "como los trajeron para el gran traficante de esclavos don Joaquim Gómez, amigo personal del general Tacón, por cuyos medios fue honrado con la Gran Cruz de Carlos Tercero", según se dio cuenta y se imprimió en los *Slave Trade Papers* para 1838-1839 (The Religious Society, 1851: 90).

Gómez ejerció un doble papel en la década de 1830: obtenía beneficios de la venta de los emancipados, de manera directa o a través de la sociedad

con su sobrino, y conservaba la red atlántica de tráfico de esclavos desde África. Para actuar con entera libertad, contaba con la complicidad del general Tacón, con el que gestionó los sobornos que recibiría. Durante el mandato de Vives , el capitán general percibía 10 pesos por africano desembarcado en la isla, si bien parte quedaba en manos de intermediarios. Tal vuelo alcanzó la introducción clandestina en su época que el administrador de rentas de Trinidad propuso al intendente de Puerto Príncipe en 1824 que se cobrase una alcabala por su venta para que la Real Hacienda tuviera un provecho, "ya que no puede estorbar la introducción" y así se le den seguridades "de no ser vejados ni molestados" (Franco, 1980: 328). Tacón reduce la cuota a media onza (8 pesos y 4 reales), que cobraría su mayordomo, según establece Gómez con los comerciantes. Es una cantidad asumible, el 0,5% *ad valorem* cuando los precios de venta están entre 400 y 450 pesos. Las sumas eran giradas a banqueros de París y Londres (Pérez de la Riva, 1963: 41-42). Hubo años en que percibió por encima de los 100.000 pesos y al retirarse había acumulado no menos de 450.000 (Del Monte, 1839: 280). Hemos visto que conservó socios e intereses en Cuba. Revisaremos esas cifras más adelante.

En 1837 Tacón designó a Gómez miembro de la junta de notables que debía proponer reformas y leyes especiales para la isla. En agosto de 1844 el capitán general Leopoldo O'Donnell reunió una junta para que examinara el proyecto de ley penal de represión de la trata negrera preparado por el Gobierno. Joaquín Gómez fue uno de los cuatro designados para integrarla, con otros grandes hacendados, entre estos, el marqués de las Delicias, financiero de Gómez y Tacón en sus negocios. Se había delegado en Gómez y en Rafael de Quesada la redacción del dictamen, que finalmente dio lugar a dos propuestas separadas. Coincidieron en que para confiscar un barco y su cargamento "de negros bozales", debían presentarse "pruebas suficientes para demostrar que estaba preparado para ese tráfico" (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 7). Sostuvo también que por un número menor de diez negros no debía ser detenida ninguna embarcación, ni tampoco por trasladar esclavos de una posesión española a otra. El conocimiento de estas cuestiones debía ser privativo de los capitanes generales o del gobernador de Fernando Poo,

sustrayéndolo a los tribunales especiales, como el Mixto que estaba constituido, "por no considerarse conveniente ni necesario". La Junta de La Habana protestó contra los abusos británicos que dañaban el comercio con las costas de África. El tema de la ley penal, pidió, no debía tratarse en los cuerpos colegisladores ni ser objeto de ley alguna, pues Cuba, recordaba, se regía por leyes especiales. Sin duda, no habían comprendido que el compromiso de una ley penal estaba contemplado en el tratado internacional de 1835 y obligaba a España. O'Donnell garantiza que en breve acabaría con la trata clandestina y no sería necesaria una medida como la que se discutía, pero al mismo tiempo, el general hacía constar que "en su opinión la prohibición absoluta de introducir esclavos en esta Ysla (sic) era contraria a su prosperidad y produciría en un número dado de años su decadencia y el menoscabo de su comercio con daño directo del país y de los intereses positivos de la Metrópoli". Recordaba que los medios para reemplazar la falta de brazos "de la raza negra esclava" estaba muy lejos de cumplir ese objetivo; la "casta negra criolla" no lograba equilibrar el déficit ocasionado por las muertes y las enfermedades, pues la reproducción de la primera podía cifrarse en el 1% y las bajas no descendían del 5%, tampoco podían facilitarse los matrimonios dado que "el número de hembras era infinitamente menor que el de varones", sostenía con una frialdad absoluta y un lenguaje estructuralmente racista. En tercer lugar, argumentaba el gobernador, los trabajos agrícolas, en especial en el azúcar, en ese clima "no podían soportarse por hombres blancos sin producir gastos enormes que el producto del fruto no recompensaría en su concurrencia en los mercados de Europa". He aquí una lección de economía política de la segunda esclavitud: la prosperidad, rentabilidad y competitividad descansaban en el trabajo esclavo, disponible y sujeto a reemplazo exterior en el caso de Cuba[52].

En enero de 1845 Joaquín Gómez compró al conde de Zaldívar terrenos de un antiguo realengo en Bahía Honda, que conformarían la finca llamada Gerardo. Eran 271 caballerías, en las que levantaría el ingenio Redención. La finca de 3.637 hectáreas tiene una particularidad, 115 caballerías eran lindantes con el mar, "manglares incultivables" (Jurisprudencia, 1916: 272). Tierras inservibles… para el cultivo, muy idóneas para realizar alijos de africanos esclavizados.

Joaquín Gómez era propietario de los ingenios San Ignacio y Santa Teresa en Bahía Honda, que contaban con embarcadero propio y se situaban en zonas de frecuentes desembarcos. Añadamos que Leopoldo O'Donnell se retiró del empleo con 100.000 libras esterlinas (Coupland, 1933: 184-185), más de medio millón de pesos. En 1854 O'Donnell pretextó la corrupción reinante en las altas esferas para encabezar un levantamiento militar contra el gabinete. Sería presidente del Consejo de Ministros ese año y en 1856-1857, 1858-1863 y 1865-1866.

Adelantemos el final: Gómez fue víctima en 1846 de un atentado de un español que le atribuía su ruina en la quiebra de una sociedad, vertiendo sobre el negrero un frasco de vitriolo que lo dejó ciego. Dejó sus bienes en herencia a sus sobrinos José María Cagigal y Rafael Toca Gómez y Hano de la Vega, este último ennoblecido con el título de conde de San Ignacio. Rafael Toca llega a poseer cuatro ingenios, fincas urbanas, participa en la fundación del Banco Español de la Isla de Cuba y de compañías ferroviarias, entre otras sociedades, e invierte en Londres en fincas urbanas, títulos consolidados y una granja experimental en Kent (Bahamonde y Cayuela, 1992: 135). Ambos participaron en la trata en época de su tío. Gómez legó en su testamento el equivalente a 183.000 pesetas (36.600 pesos) para una escuela de náutica en Hano de la Vega y un fondo para reconstruir la torre de la iglesia del pueblo.

LAS TRIBULACIONES DEL NAVIERO: JAIME TINTÓ

En su vertiente de traficante atlántico, Gómez se reservó el papel de armador y consignatario de los esclavos, delegó la administración directa en una persona de su entera confianza, José Yrineo de Yrigoyen, y se asoció con casas navieras de Barcelona, a las que cedió las expediciones. Si no antes con alguna otra firma, comenzó asociado a Julia Vilardaga y Reynals y, a partir de 1827, hasta 1833, su socio fue el naviero Jaime Tintó, desde 1830, la casa Jayme Tintó e Hijo, de Barcelona. La tercera pieza del engranaje la constituían las firmas dedicadas a la financiación del negocio, como la casa de los catalanes Marques Ferrer y Cía., establecida en La Habana. Algunos de los inversores que confiaron su dinero a Marques Ferrer y Cía. fueron José de la Vega y José de Hano Sierra, parientes de

Joaquín Gómez Hano de la Vega, y Francisco Antonio de la Concha, que contribuyeron además a captar a otros inversionistas. La entrada de un inversor nuevo, una vez cubierta la "suscripción" obligaba a hacer reajustes en las partes que tomaban los demás. Los presupuestos medios oscilan entre los 33.000 y los 60.000 pesos. Gómez no solía invertir más de 24.000 por expedición, limitando los riesgos. Alguno de los comerciantes-inversionistas, como De la Concha, entró en 1833 en la trata directa por su cuenta con su barco Andaluz. El capital reunido en puertos españoles servía a Tintó para hacer los preparativos del buque, adquirir alguna mercancía y obtener facturas justificativas de los viajes. En ocasiones, los capitanes tomaron participación, la más destacada en el bergantín-goleta Catalana, donde su capitán y dueño del barco, Jayme Ricamá, hizo valer por 9.000 pesos el equipamiento del navío y puso otros 2.000 pesos en metálico (Sosa, 1998: 28-33). A Ricamá lo encontraremos más adelante instalado como factor en África.

Jaime Tintó Miralles no era un naviero ajeno al comercio de esclavos antes de asociarse a Joaquín Gómez y a los comerciantes mencionados. Había emigrado a Mérida de Yucatán donde abrió negocio y formó una familia hasta regresar a Barcelona en 1804; más tarde, en agosto de 1808, tuvo que refugiarse en Cádiz al producirse la ocupación francesa. Desde esa plaza emprendió el comercio con América con un bergantín de su propiedad que bautizó con el nombre de General Blake, el presidente del Consejo de Regencia y jefe del Estado Mayor. En 1810 logró autorización para desplazarse a Campeche, con su familia y criados, a atender sus negocios. Entre quienes avalaron su conducta patriótica se hallaban dos comerciantes más tarde vinculados al comercio de esclavos: el citado Joaquín Hano de la Vega y el catalán Juan Bautista Dotres[53]. De regreso a Barcelona, desde 1824, se dedica a la trata de esclavos de forma más o menos pública (Rodrigo, 2021: 76-79). Su reconversión del comercio general al tráfico con personas se ha operado desde 1816, en que deja Mérida y se instala en La Habana, en la fase de máximo auge de la trata libre, y con el aprecio, en los años siguientes, del rápido enriquecimiento que ofrece el negocio.

La flota de Tintó en la etapa de su asociación con Joaquín Gómez estaba formada por 13 barcos de diferentes características y procedencia. Como

parece tener intereses en los astilleros que los construyen en Mahón, el naviero elogia los de esta fabricación como los más idóneos. En 1828 y 1830 salieron cinco expediciones por año, cuatro en 1829, dos en 1830, en total realiza 19 viajes. Dos de los barcos fueron capturados por los ingleses, el Semínaris y la Veloz Pasajera, una gran fragata que en opinión del naviero llamaba demasiado la atención ("siendo yo de parecer que estos negocios en chicos son los mejores", escribe Tintó a Yrigoyen el 27 de agosto de 1829), aunque los muy pequeños resultaban de poco provecho (Sosa, 1998: 45). Tintó pudo haber transportado unos 6.800 esclavos para Gómez, en el lenguaje de la correspondencia reducidos a "tercios", como si cargaran fardos de tabaco, o "tercios de marfil".

La organización de una expedición era compleja. Lo hemos visto. Provistos del navío, era artillado y se hacía acopio de fusiles, pistolas y sables en previsión de incidencias. El reclutamiento de la tripulación era arduo y se prefería delegar en el capitán: 54 marinos lleva el bergantín Nueva Amalia en 1829. Además del capitán, tres pilotos y el contramaestre, la tripulación la forman un cirujano, un carpintero, un guardián, un despensero, un calafate, el cocinero y los marineros, mozos y pajes. Se les asigna un salario fijo: de 100 pesos al capitán, de 30 a 50 para las siguientes categorías cualificadas, 25 de guardián a cocinero, 20 a los marineros y 10 a los pajes (Sosa, 1998: 49, 59). Las instrucciones en esta etapa prohíben a la tripulación tomar esclavos por su cuenta, a modo de pacotilla, y enfatizan que la carga sea cuidada y bien tratada para evitar pérdidas. Una vez en el mar, se privilegian otras cuestiones y solo se logra interesar al capitán y a los pilotos ofreciéndoles un pequeño porcentaje por esclavo desembarcado en buenas condiciones. Las instrucciones, muy minuciosas, hacen referencia a la demanda preferente que Gómez exige en Cuba. En carta a Yrigoyen, Tintó menciona el 25 de marzo de 1830 que en todas las instrucciones a los capitanes "solo les poníamos una sexta parte de H[embras], pero opinamos que no es fácil conseguirlo, y es el motivo que llevan mayor número" (Sosa, 1998: 89).

La selección del capitán, responsable de la expedición y de la negociación, debía recaer en persona de confianza, ante lo cual existía una cadena de recomendaciones para dar, por ejemplo, con Melchor Vidal, "sujeto inteligente y de la mayor [h]onradez, tino y conocimiento del

punto a donde ha de ir" (Sosa, 1998: 55). José Puig, Francisco Granell y Jayme Ricamá, catalanes como el naviero, todos experimentados marinos negreros, fueron los capitanes a los que más expediciones se confió. Los desembarcos se realizaban en la costa de Pinar del Río, al sur, pero también cerca de Matanzas, donde eran esperados en el punto acordado. El navío izaba una determinada enseña para identificarse.

En África operaron en varios puntos: hicieron negocios en Ouidah (Benín) con Francisco Félix de Souza, "Cha-cha", en Costa de Oro y en São Tomé, al menos. En 1830 Yrigoyen llega a proponer a Tintó establecer una factoría propia y designar a Francisco Granell para desempeñar el puesto.

A finales de 1829 la Veloz Pasajera resultó capturada después de una larga persecución por el Atlántico. La fragata, de gran envergadura, se había preparado para transportar mil esclavos, pero debió ponerse a la vela cuando había embarcado 556, pues para entonces 100 habían fallecido en el embarcadero y aunque aguardaban 350 en la playa, el estado de la mar desaconsejó llevarlos y la proximidad de los cruceros ingleses instó a no esperar más tiempo. El naviero no descartó recoger en otro navío a los que aguardaban a la vez que esperaba cubrir las pérdidas con el seguro, pues como escribe en otra carta: "Todos los riezgos (sic) que hay en estos negocios tenemos asegurados", dando cuenta de otro sector que permanece en la penumbra, las compañías de seguros marítimos que desde España cubren estas eventualidades. La Veloz Pasajera navegó hacia el suroeste evitando a su perseguidor hasta ser capturado (Sosa, 1998: 99-100, 122). Después de 32 días de travesía, quedaban en las bodegas y el entrepuente 534 esclavos, de ellos, dos tercios varones, la mitad del cargamento formado por jóvenes y niños en los que se equilibran los sexos (Eltis *et al*., 2008).

La travesía de la empresa Gómez Tintó recrea una suerte de comercio triangular invertido, acondicionado a los tiempos de ilegalidad y persecución en los mares. Los barcos que parten de Barcelona y hacen escala en Gibraltar o Cádiz en lugar de dirigirse a la costa de África lo hacen en dirección a La Habana, llevando algún cargamento ordinario. En Cuba reciben mercancía (aguardiente, ron, tabaco) y dinero para la trata. A continuación, harán el viaje de ida y vuelta a África. Al regreso, se vende el navío, dejando en tierra a la tripulación o se acondiciona el barco y se toma

mercancía (azúcar) para Barcelona; en todos los trayectos llevan facturas y contratos simulados ante una posible inspección.

Para una expedición con una inversión de 57.603 pesos (Nueva Amalia en 1830), la ganancia neta pudo ser de 42.000, un 74%. Este fue un trayecto excepcional, pues una epidemia de viruela mermó el número de personas esclavizadas que sobrevivieron. En esa ocasión, repartido el beneficio después de descontar el coste, el esclavo proporcionó una ganancia de 106 pesos, mientras que de media el beneficio por esclavo se situaba en torno a 200 pesos, lo que corrobora la ganancia media neta del 150%. La liquidación la recibe Tintó en sus cuentas con letras giradas desde La Habana a Londres y París (Sosa, 1998: 128, 134-135). Entre las casas de banca instaladas en Londres en la época, destaca la de los vascos Pedro de Zulueta o Murrieta y Cía., pero las relaciones no se limitan a estas.

Jaime Tintó es elegido concejal del Ayuntamiento de Barcelona en 1833 y pasa a ser tesorero de la junta del ensanche de la Plaza Real. Obtuvo del consistorio la contrata del derribo de parte de la antigua muralla anexa a ese espacio. Figuraba entonces entre los cincuenta mayores contribuyentes de la ciudad. Su hijo, Antonio Tintó Guzmán continúa los negocios del padre en la navegación y las contratas públicas, y en 1843 es uno de los siete fundadores de la Sociedad Catalana para el Alumbrado por Gas junto a su promotor, el francés Charles Lebon. Su empresa Jordá Tintó y Cía. construye entre 1844 y 1847 el Gran Teatro del Liceo, reservándose siete décimas partes de los palcos. Después tomaría acciones de la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, entraría en el sector de los seguros (La Aseguradora) y de la minería (Asfalto Natural Ampurdanés). Como indica Rodrigo (2021: 91-97), esta carrera de éxito se cimienta en la condición de traficante de esclavos del padre, Jaime Tintó, cuyo incremento patrimonial más importante tiene lugar en la etapa de dedicación negrera que, entre otro resultado, conduce a que su vástago sea uno de los fundadores de la futura Gas Natural, hoy Naturgy, que se encuentra entre las veinte mayores empresas energéticas del mundo.

Tacón se rodeó de un grupo de españoles con los que alcanzó gran confianza, al estilo de las existentes en la corte. La "camarilla" del capitán general la integraron Joaquín Gómez, Miguel Viada (Biada), José Ildefonso Suárez, José Antonio Olañeta y Pancho Marty, todos ellos dedicados al

comercio clandestino de esclavos. Al grupo pertenece José Esteva (luego, marqués de las Delicias), quien no toma parte de manera directa pero presta capitales a Tacón y Pastor para que lo lleven a cabo (Pérez de la Riva, 1963: 39).

Manuel Pastor es el asesor técnico y amigo del general. Entre tanto realiza encargos del gobernador, vela por sus intereses: ¡asociado a un fabricante de sombreros y maletas! Con Jaime Torrents, nacido en Moià en 1796, constituye en 1830 la sociedad Torrents Pastor y Cía. cuya pujanza es indiscutida, ya que en breve tiempo dispone de una flota de ocho barcos dedicados a la ruta a Nueva Orleans y Barcelona, además de adentrarse en la derrota con África, en la que Torrents se había iniciado al menos en 1828 con uno de sus barcos. Torrents retorna a Barcelona en 1838, invierte en inmuebles e industria, se dedica al crédito y conserva la línea atlántica que le permite exportar artículos a La Habana o Buenos Aires para adquirir tasajo, exportar azúcar a Nueva Orleans e importar algodón para las fábricas catalanas. Su residencia es el palacio Savassona, actual sede del Ateneu Barcelonès (Juncosa, 2017).

La progresión que han tenido los traficantes desde 1815, en particular desde 1822, es asombrosa. Cuando en 1836 Tacón elabora una lista de lo que considera los mayores pudientes, de las que debían salir los electores para el estamento de las Cortes, las viejas familias de hacendados-plantadores encabezaban la relación (los marqueses de la Real Proclamación y de San Felipe y Santiago, los dos primeros puestos; los de Santovenia y de la Fernandina, cuarto y quinto), pero los comerciantes de esclavos se hayan ampliamente representados: Santiago de la Cuesta Manzanal (el conde de la Reunión) ocupa el tercer lugar; el sexto es para Joaquín Gómez; el 10º y 11º corresponden a miembros de la familia O'Farrill; el 12º es Domingo Aldama; el 20º, Sebastián Hernández; el 21º, Jacinto (González) Larrinaga; el 26º, Sebastián de Lasa y Riva; el 32º, José Suárez Argudín y el 34º, Gonzalo Alfonso (Pérez de la Riva, 1963: 234); hay, además, otros hacendados criollos de los que consta que adquieren esclavos en número elevado en estos años.

Es obvio que Joaquín Gómez gozó de la complicidad del general Tacón, a quien convirtió en su socio. Aun antes de la llegada de este a la isla en 1834, Gómez disponía de la protección de una alta autoridad, la del criollo

Claudio Martínez de Pinillos, superintendente de Hacienda desde 1825. Pinillos se convirtió en una figura respetada e intocable para la Administración española, cualquiera que fuera el Gobierno de la metrópoli.

EN SOCIEDAD CON EL INTENDENTE PINILLOS

Claudio Martínez de Pinillos había sido designado intendente de Hacienda interino en 1821. No hubo un funcionario más capaz al frente de la isla en el siglo XIX. Si Arango fue el ideólogo y mediador de la gran plantación esclavista en Cuba, propiciando el desarrollo de la *segunda esclavitud*, Martínez de Pinillos garantizó la expansión de este tipo de plantación y la preservación de la trata a cambio de crear un nexo perdurable con el poder español mediante abundantes libranzas y haciendo cómplices a autoridades y personalidades del negocio ilegal. En 1824 fue llamado a la Corte para integrar la Junta de Aranceles. Consiguió que Arango fuera designado intendente interino, después negoció el sistema arancelario particular del que disfrutaría Cuba, trabó estrecha relación con el ministro de Hacienda López Ballesteros y amistad con Fernando VII. A todo ello ayudó el préstamo que hizo de 400.000 pesos al Tesoro español, recursos aportados por él y sus amigos. Puesto que todavía no se había recuperado el malparado patrimonio familiar, la mayoría de los generosos recursos los proporcionaron sus amigos de La Habana. En ese contexto, el rey le concedió la Gran Cruz de Isabel la Católica y el título de conde de Villanueva y vizconde de Valvanera a su padre, Bernabé Martínez de Pinillos, por los servicios prestados por su hijo a la Corona. Claudio regresó a Cuba con un título de mayor provecho, el nombramiento de intendente de Hacienda en propiedad. Su círculo más estrecho en la colonia estaba formado por cuatro personajes muy conocidos: Joaquín Gómez, Joaquín Aizpuriza, José Antonio Vidal y Joaquín de Arrieta, todo ellos connotados comerciantes negreros. No es difícil conjeturar que fueron ellos quienes aportaron el préstamo al Estado que le abrió en Madrid los beneficios recibidos. Como tampoco fue un secreto que desde 1822 se celebraron reuniones en el domicilio de Joaquín Gómez "con el objeto de formarle [a Martínez de Pinillos] un partido potente y habilitarlo

para que viniese á España á solicitar aquel empleo [la intendencia] en propiedad" (*Verdaderas causas*, 1837: 10-15). Entre los intrigantes se hallaba Juan Bautista Zangróniz, otro destacado traficante de esclavos, del que nos hemos ocupado.

Los enemigos de Pinillos, que pronto los tuvo, lo acusaron de rodearse de una serie de individuos de dudosa reputación entre los que repartió los principales empleos. A Buenaventura Ferrer lo nombró contador de la aduana terrestre con funciones de administrador; Ferrer había sido empleado en Costa Firme y durante la campaña contra los insurrectos hubo de hacer frente a la orden del general Montalvo que quería ahorcarlo por traición. En el tribunal de cuentas puso a José María Zamora, luego nombrado juez letrado de la sala de alzada. A Gómez lo nombró director de la Caja Real de Descuentos o Banco de Fernando VII, promovido en 1832 y presidido por Pinillos, que lo había concebido como una entidad pública de préstamo a intereses moderados pero a un plazo no superior a seis meses, lo que era inapropiado para los hacendados y solo útil a los comerciantes de esclavos, como fue acusado por los ingleses de ser sus principales beneficiarios. La junta de directores de la Caja la completaban Santiago de la Cuesta Manzanal y el conde de Santovenia (Roldán de Montaud, 2004: 18-19; Calavera, 2015: 174-177).

Pinillos comenzó en 1826 a ordenar pagos sin cargos a sus beneficiados, pequeñas cantidades al principio; en 1832, pagos abultados. A Joaquín Gómez le hizo entrega de un total de 160.436 pesos; a Juan Vázquez, 466.403 pesos; a Joaquín Arrieta, 709.018 pesos, a Santiago de la Cuesta Manzanal, 17.474 pesos, etc. En total, realizó pagos sin cargos por 2.311.514 pesos y seis reales y medio. Sus detractores sospechaban que estos desembolsos tenían por finalidad transferir a Francia la deuda de ocho millones de pesos en letras que el Gobierno español había adquirido en 1823 por la participación de la expedición francesa en la Restauración del absolutismo, y de ahí que no figurasen en los cargos de la Contaduría. Supuestamente, se giraban letras a favor de los nombres citados y estos las endosaban al Gobierno francés para su cobro (*Verdaderas causas*, 1837: 10-15). En tal caso, tanto el préstamo de los 400.000 pesos como estos 2,3 millones de pesos formarían parte del mismo paquete de negociación sobre el futuro de Cuba y la continuidad de la trata que nutría de trabajo las

plantaciones, la verdadera fuente de riqueza que permitía los ingresos fiscales con los que se pagaba todo eso. Nada de eso quedó registrado. De manera que puede deducirse que los prestamistas de 1824 —Gómez y sus socios—, que después aparecen percibiendo a su favor letras sin consignación, también pudieron resarcirse de su anticipo. Arrieta, veterano negrero y vocal del Tribunal del Comercio, recibió cantidades de difícil justificación, puesto que en ese momento atravesaba por grandes dificultades, carecía de crédito público y era perseguido por sus acreedores.

Los ministros de Fernando VII lo pusieron en el cargo y Pinillos siempre tuvo reconocimiento particular por el monarca por las concesiones que había realizado a la isla, hasta el punto de tener en la antesala del comedor de su residencia una escultura que representaba al monarca y que serviría de modelo a la que se levantó en la Plaza de Armas:

> Cuando con su permanencia aquí y su observación comprenda V. lo que este Rey permitió hacer por este país —dijo en una ocasión, años después, a un visitante de inclinaciones liberales—, no le asaltará a V. escrúpulo alguno sobre la consideración con que conservamos su recuerdo (Rodríguez Ferrer, 1862: 169).

De los liberales expatriados dijo siempre que eran "malos españoles". Entre 1821 y 1841 multiplicó por cuatro los ingresos del Tesoro de Cuba. Si con los moderados fue designado en 1834 prócer en las Cortes del Estamento en 1834 —y senador vitalicio desde 1845—, desde 1836 se aseguró el silencio del Partido del Progreso a cambio de garantizar el pago de las libranzas que el Gobierno español giraba contra las cajas de Cuba y con las que se sufragaron los gastos de la guerra contra los carlistas, parte del presupuesto del Estado y la asignación aprobada para la reina gobernadora, María Cristina de Borbón (Saiz Pastor, 1990). De los moderados obtuvo que en 1838 removieran de su puesto al propio general Tacón, uno de los suyos, con el que había entrado en franco conflicto.

Durante un cuarto de siglo, hasta su cese en la intendencia en 1851, Claudio Martínez de Pinillos se convirtió en el auspiciador principal de la trata ilegal, en complicidad o como contrafigura del capitán general. Sus nexos estaban por encima de las contingencias de tal o cual gobernante. El dinero de La Habana ofreció a María Cristina un caudal y una seguridad que en adelante debía preservarse a toda costa. Entre 1838 y 1840 Joaquín

Gómez fue el depositario de los cobros que María Cristina de Borbón recibía de la Hacienda cubana, ascendiendo en ese periodo a un neto de dos millones de pesos (Saiz Pastor, 1990: 181). Era, sin duda, hombre de confianza de Pinillos y comenzaba a serlo de la reina gobernadora, quien a partir de 1844 volvió a percibir la asignación de la que había disfrutado como regente, antes de partir hacia el exilio. Recuperó incluso los atrasos de los cuatro años anteriores y mantuvo los generosos cobros hasta su salida precipitada de España tras la revolución de 1856. El historiador Juan Pérez de la Riva atribuyó los cobros, que en nombre de la augusta dama realizaba su entonces agente en La Habana, Antonio Parejo, a una comisión regia por esclavo introducido en la isla a cambio de la protección que ofrecía la Corona, pero esta deducción carece de fundamento y las cuantías corresponden al acuerdo cerrado en 1836-1837 entre la entonces regente, Mendizábal y Martínez de Pinillos para ganarse la lealtad de la soberana. La prodigalidad de las cajas cubanas debió despertar en la reina madre el interés por participar en la fuente que la generaba: la esclavitud y la trata ilegal. En 1845, Claudio Martínez de Pinillos fue agraciado por la reina Isabel II añadiendo a su título el de Grande de España, tres años después del fallecimiento de su padre, quien le cedió el título en 1829. El título de nobleza decayó a comienzos del siglo XX; la saga se prolonga a través de una hermana de Claudio, cuya hija se casa con el III marqués de Aguas Claras, cuyo descendiente es José Ignacio Vildósola Martínez, residente en Miami.

La correspondencia que Claudio Martínez de Pinillos dirige al duque de Riánsares es bastante formal pero lo revela como un corresponsal económico eficiente y descubre una estrecha relación del intendente de Cuba con la familia de la reina madre. En carta de 7 de noviembre de 1843, recién restituido a la Intendencia de La Habana de la que había sido removido en 1841 por Espartero, Villanueva agradece al duque que hubiera remitido su exposición a "S. M. la Augusta Reyna Madre", que se había dignado a contestarle, y al ministro de Hacienda, Mon, "sobre lo de la Grandeza". Con ello hacía referencia a un asunto de su interés de índole personal, solicitud de este título de Castilla que le sería concedido unido al de conde de Villanueva que disfrutaba por transmisión de su padre. Un año después, el 8 de diciembre de 1844, Pinillos informa al duque de los pagos realizados a cuenta de una letra de 50.000 pesos y giros de la consignación

por 13.923 pesos. Las dificultades ocasionadas por el paso de un huracán y los descensos de derechos que al impactar en el comercio retrasaba la recaudación de las cajas y los correspondientes pagos. Había recibido la real orden del Gobierno por la que se convertían todas las libranzas en títulos de deuda al 3%, y esperaba que ese arreglo no afectara a los atrasos de la consignación de la reina Cristina, que esperaba recibirla en dinero. Días después informaba a Riánsares del abono de tres millones de reales "a la Señora" de su pensión, prometiéndole en breve ponerse al corriente de la totalidad adeudada. "Ya sabe V. que siempre me he interesado por esas islas y por la celosa autoridad que tanto ha contribuido a que prosperen", contestó el esposo de la reina madre. Esta correspondencia casi siempre está relacionada con la asignación que recibía María Cristina de las cajas de Cuba, restablecida en tres millones de reales al año (150.000 pesos). El 20 de octubre Villanueva explica que ha realizado el abono y "se ha pagado a nuestro Parejo la tercera parte de dicha suma". Admitía en otra carta el apoyo recibido de Cristina para que continuara en el cargo, al que había renunciado, y que se examinara favorablemente su gestión por el ministerio. Y explicita que una parte de la asignación iba destinada al agente de la reina madre en Cuba para los negocios que tenían en común. El 20 diciembre de 1847 da cuenta de haber seguido las instrucciones del duque y haber cubierto los compromisos por la sucesión de Joaquín Arrieta, encargando a Hucht y Cía. de las correspondientes remesas. A propósito de la actuación de la reina ante "la peligrosa situación política" en la Península, elogiaba su conducta, que ofrecía "tranquilidad pública", permanencia y orden en el Gobierno, los principios por los que siempre se guio. Las lisonjas y el señuelo de las libranzas iban acompañados de sutiles peticiones, como la de que intercedieran sus augustos corresponsales y agilizaran los nombramientos para la isla que había solicitado en el ramo de su mando. Por intercesión del duque no olvidaban enviar saludos a la reina madre "que tanto honra y favorece a su más reconocido servidor"[54].

Tras su cese en 1851, el conde de Villanueva se trasladó a Madrid y tomó posesión de su puesto de senador vitalicio. Murió en diciembre de 1852. En aquella fecha, José Luis Alfonso se encuentra en España y escribe el 5 de febrero de 1853 a su amigo Domingo del Monte dándole la noticia y lamentando su desaparición en el momento en que mayor era su influencia

en el Gobierno: "Amigo de Cristina, y íntimo de Roncali y de Llorente, hubiera hecho lo que hubiera querido en las cosas de Cuba"[55]. Roncali acababa de ser nombrado presidente del Gobierno en el que Alejandro Llorente era ministro de Hacienda.

Mientras Claudio ocupa los encumbrados puestos al servicio del Estado, los Martínez de Pinillos no se alejaron de la trata. No podían hacerlo mientras conservaran plantaciones. Hacia 1835 se incorpora un familiar riojano, Miguel Martínez de Pinillos Sáenz de Velasco, que antes se había asentado en Cádiz para dedicarse a la navegación con las Antillas. Un lustro después, el recién llegado dispone de una flota de barcos veleros (Castilla, Minerva y Apolo, este último dedicado a la renta oficial de Correos), todo ello durante la década prodigiosa en la que la trata alcanza su cenit en Cuba y es intendente todopoderoso Claudio Martínez de Pinillos. El hijo del naviero riojano comenzó a transformar la flota en vapores y creó la sociedad Pinillos, Sáenz y Cía., luego Pinillos, Izquierdo y Cía., que a partir de los años ochenta del siglo XIX tuvo gran protagonismo en el transporte de migrantes a América, hasta su liquidación en 1921. En 1923 resurgía como Líneas Pinillos con una flota de mercantes dedicados al cabotaje y al comercio con África. La empresa se mantuvo activa hasta 1990, en que fue integrada en el Grupo Boluda.

UN DESARROLLO CIENTÍFICO AL SERVICIO DE SU AUGUSTA MAJESTAD

Ente los nombres mencionados del entorno de Tacón se hallaba Manuel Pastor Fuentes, nacido en Cádiz y coronel retirado de infantería y capitán del cuerpo de ingenieros. Destinado a la colonia, durante los años veinte y treinta desempeñó varios cometidos en las administraciones de Vives (la elaboración del censo de 1828) y de Tacón (obras públicas), siendo asesor en el diseño de los primeros ferrocarriles. A decir de Pérez de la Riva (1963: 330), Pastor puso sus conocimientos y capacidad técnica "al servicio de la industria azucarera, desarrollando científicamente la trata en sus aspectos financiero y político", logrando con ello un puesto eminente "en la 'negra' historia del capitalismo cubano [...] que nadie osará disputarle". Donde dice historia del capitalismo cubano, siendo la isla una provincia y

una colonia española, ha de decirse —también— historia del capitalismo español.

La organización "científica" de la trata en los aspectos financiero y político no era algo nuevo por completo. ¿Qué se venía haciendo hasta entonces con los grandes beneficios? Las disputas entre hacendados, con el intendente Pinillos al frente, y Tacón, con los comerciantes en la retaguardia, se saldó con la caída del segundo a manos de un Gobierno del Partido Moderado, el suyo. En 1841 la llegada del capitán general Valdés, designado por Espartero, compromete la trata. Los episodios de 1843-1844, sacudidos por rebeliones de ingenios y la Conspiración de la Escalera, con una represión marcada por una profunda negrofobia, amenaza con cerrar el comercio atlántico. Leopoldo O'Donnell, en cambio, acaba recomendando la continuidad de la trata ilegal. Como escribe el 11 de enero de 1844 José Luis Alfonso, perteneciente a una familia de plantadores: "Los negreros se han hecho oír del nuevo general a quien su interés particular ha abierto las orejas y cerrado los ojos" (Del Monte, 2002, VI: 2). En efecto, 1844, que podía haber supuesto un giro en la contención del comercio ilícito, señala una potenciación del tráfico.

La ley penal que se promulga en 1845 no es muy severa con los delitos y consagra la inviolabilidad del espacio de los ingenios y demás fincas rústicas, a donde la autoridad no podrá ingresar en la persecución de alijos.

El 14 de septiembre de 1844, Fernando Muñoz, duque de Riánsares, esposo de María Cristina de Borbón, la madre de Isabel II y reina gobernadora de 1833 a 1840, constituye en París, donde ha transcurrido el exilio de la pareja y su numerosa prole, una sociedad bajo la razón Agustín Muñoz y Cía. El capital asciende a 3,2 millones de reales (160.000 pesos), una pequeña parte del caudal acumulado durante la regencia por María Cristina que asciende a 138,7 millones de reales según las capitulaciones matrimoniales de ese mismo año de 1844, momento de legalización de su relación. La sociedad Agustín Muñoz y Cía. declara entre sus fines el fomento de diversas obras de infraestructura en Cuba (ferrocarriles, acueductos, almacenes en el puerto, etc.). El negocio principal, no declarado, es el comercio de esclavos entre África y Cuba. A partir de los ingresos que representa esta actividad, se invierte en comercio, tres barcos de vapor encargados a astilleros ingleses y financiados por la casa de banca

Zulueta & Co., y en obras públicas. La escritura la firman Muñoz y Antonio Parejo, el primero en calidad de socio capitalista y el segundo como socio industrial (Bahamonde y Cayuela, 1988: 639).

Antonio Juan Parejo Cañero era natural de Puente Genil y había sido compañero de armas en la Guardia de Corps de Muñoz antes que este se convirtiera en duque de Riánsares. En 1844, Parejo es un testaferro y a raíz de esta representación comienza su ascenso social. Entre 1844 y 1854 Parejo será el depositario de los pagos realizados por la Intendencia de Hacienda de La Habana a nombre de María Cristina de Borbón. De esta manera, la inversión de la exregente no requiere de capitales externos, sino que basta únicamente administrar lo que su depositario conserva en Cuba.

Coincidiendo con esta disponibilidad de capitales (ajenos), en 1846 Parejo figura junto a los principales hacendados y comerciantes de la isla en el proyecto de constituir el Banco de la Habana para dedicarlo al giro y descuento. Entre ellos están el conde de Fernandina, Gonzalo Alfonso, Miguel y Domingo e Aldama, Eduardo Fesser, José Eugenio Moré, el marqués de Duquesne y el conde de O'Reilly. El privilegio de emisión le cerró la autorización (Calavera, 2015: 196-198). Un año después, Parejo y Manuel Pastor promueven la Caja de San José para el crédito y descuento, anticipando el valor de las mercancías depositadas en los almacenes del mismo nombre, adoptando en 1859 la razón Compañía de Almacenes y Caja de San José.

Pastor aparece como el arquitecto de la organización "científica": después de haberse atraído a O'Donnell, se atrae a la exregente, ávida de ingresos, de la que el capitán general ha sido persona cercana desde que se exiliara en 1841 después de su participación en un intento del golpe de Estado auspiciado desde Francia por María Cristina. Con la familia real en el negocio, la Corte y el Gobierno refrenarían cualquier tentación limitativa del tráfico. Pastor ejerce de representante del matrimonio Borbón-Muñoz en Cuba, socio ejecutivo de la compañía. Para llevar a cabo las expediciones negreras, se asociaron a Julián Zulueta y a los socios de este, que variaban según las ocasiones. El comerciante catalán Antonio Font y el hispano-francés Forcade estuvieron entre ellos, como también Pedro Blanco y Pancho Marty.

Por carta de 10 de agosto de 1845, Antonio Parejo da cuenta desde La

Habana al duque de Riánsares de la marcha de sus inversiones. El negocio producía un neto de 20 a 24.000 pesos cada año. Todo estaba pendiente de la suspensión o el mantenimiento de la consignación de su majestad, que se aprobó poco después con carácter retroactivo de 1 de enero. Le hablan de las expectativas de la empresa de gas, pero para constituirla precisaban 100.000 pesos. Había adelantado 80.000 pesos. La empresa del ferrocarril iba muy bien, dice. Durante el mes anterior había producido más de 15.000 pesos y se veía la necesidad de ampliar las líneas para hacer subir el producto a casi un duplo; para ello había comprado 51 "negros", que no producen un 35%, y le consultaba lo conveniente que sería que la cuadrilla llegara a los 100 esclavos, que podrían vender entre un 20 y un 33% por encima al año siguiente al haber cesado la trata. No solo los hacen llevar de África, la augusta familia real los compran y venden en Cuba por medio de su apoderado. Tenían del ayuntamiento la contrata de limpieza y riego de la ciudad, con el ramo de bomberos. La compañía constituida le iba a ceder el 25 o 30% de las acciones. Se formaba también una compañía para la compra de bienes nacionales en la isla; el agente principal era Alejandro Oliván, en Madrid "y me han invitado desde allí a tomar una pequeña parte en la especulación [...] será un magnífico negocio y en el que nuestra Compañía debe interesarse". Había encargado también la construcción de un barco de vapor en Nueva York. ¿Cómo podía desplegar tantos negocios a la vez? ¿Cuál era su capacidad financiera? Unas pocas palabras de la misma carta lo resumen: "En el día podemos contar con el rendimiento de los Negros"[56]. El 8 de agosto de 1847 le mencionaba que se hallaba en la ocupación de sus negocios "en que procuro ayudarlo siempre que a mi acude para ello".

Francisco Martí Torrens, "Pancho Marty", fue el otro gran negrero de los años treinta y cuarenta que ocasionalmente aparece en relación con Parejo. Había nacido en Barcelona en 1786 y llegó a la colonia a mediados de la década de 1820 en calidad de soldado licenciado. Malvivió un tiempo hasta enrolarse de marino y, sin oficio ni otro beneficio conocido, fue designado subdelegado de Marina en 1829. Como entre sus funciones estaba la de ejercer la vigilancia del litoral norteoriental de la isla, lugar escogido para desembarcos de "bozales", su suerte cambio pronto. Dado su historial, es muy posible que el puesto lo debiera a la trama que operaba en

la región. El empleo le permitió transformarse en armador y preparar expediciones a la costa de África. A tal fin, adquirió un cafetal, El Carmelo, con embarcadero en Vueltabajo, al oeste de la isla, escenario idóneo para recibir alijos. Y un ingenio, Malas Aguas, con muelles, almacenes y barracones. Sostuvo esta actividad ilícita hasta 1866, en que falleció. A Marty, convertido en empresario teatral, se debió la construcción a sus expensas del Teatro Tacón, un lujoso coliseo que se conserva hoy día. Marty, además del favor y la protección del general Tacón, que hizo que se le expidiera el título de teniente de navío, contaba con la ventaja de tener por socio al malagueño Pedro Blanco, factor en Gallinas, uno de los mongos más importantes del golfo de Guinea. Hacía 1839 Blanco se estableció en Cuba y estrechó relaciones comerciales con Marty y Julián Zulueta (Franco, 1980: 190-194).

Con el amparo de sus protectores, Parejo obtuvo toda suerte de concesiones oficiales para la sociedad Agustín Muñoz y Cía., entre ellas, privilegios para la navegación de cabotaje en la isla de dos vapores que les facilitaba la distribución de correspondencia y otra mercancía en el país. A uno de los vapores lo bautizan con el nombre de Cetro, recordatorio del vínculo con la monarquía. Su posición social se había confirmado después de contraer matrimonio en 1848 con Susana Benítez, viuda de Antonio González Larrinaga, hijo de quien hemos conocido como uno de los mayores negreros de comienzos del siglo XIX, Bonifacio González Larrinaga. Parejo, sin embargo, encontró la hostilidad de este grupo, ya que la viuda con la que se casaba había sido acusada de haber asesinado a su esposo; llegaron a exhumar el cuerpo para realizarle la autopsia sin que se hallaran evidencias del crimen. Al fallecer Antonio Parejo en 1856, Riánsares y María Cristina de Borbón presentaron una demanda contra los sucesores de Parejo por créditos contraídos y pendientes de devolución. La viuda, Susana Benítez, que también había recibido en herencia de su padre un ingenio azucarero, se trasladó a España, donde se caracterizó por las obras caritativas. En Cuba fundó el Colegio de Niños Huérfanos Santo Ángel, en la plaza Vieja. En Puente Genil fundó el Asilo de Ancianos. En Madrid construyó el colegio Santa Susana en el barrio madrileño de Las Ventas. Su filantropía no comprendió a las personas a las que tanto sufrimiento había ocasionado su familia. La reina regente María Cristina de Habsburgo concedió a su sobrino el título de marqués de Santa Susana

en honor de los servicios de su tía.

Manuel Pastor regresó a España en 1847 y en 1853 recibió de la reina Isabel II el título de conde de Bagaes, sin duda, por recomendación de la reina madre. Ese año fue designado senador vitalicio, falleciendo muy poco después. El título (y el puesto en el Senado) lo heredó su sobrino Bernardo Losada Pastor, junto con una cartera de inversión en inmuebles, fincas rústicas, empresas navieras, créditos y bancos.

El concepto que merecen Pastor y Parejo a otros comerciantes no deja de sorprender. Cuando levantaron unos almacenes en el puerto de La Habana, José Manuel Morales, representante de los intereses del corredor de azúcar y banquero Moses Taylor (City Bank of New York), escribió refiriéndose a los dos españoles socios de María Cristina: "Todos grandes pícaros", y en otra ocasión: "Toda esa gente es inescrupulosa… No tienen principios morales" (Ely, 2002: 308), a pesar de que Morales y su representado tenían negocios con Tomás Terry y otros plantadores que seguían en el comercio de esclavos.

La sociedad Agustín Muñoz y Cía. se disuelve en 1849 y liquida 22,5 millones de reales (1,27 millones de pesos), capital que se multiplica por ocho en cinco años. Entre los activos que declara se incluye una partida de 13.000 pesos por esclavos vendidos a crédito todavía no cobrada la deuda, así como un barracón en Puentes Grandes, punto de desembarco, y la compra de esclavos e indios yucatecos. A partir de entonces, Riánsares entrega poderes especiales para gestiones específicas a diversos comerciantes de La Habana y al mismo intendente de Hacienda, el conde de Villanueva, pues el matrimonio Borbón-Muñoz no se desprende de los negocios en Cuba (Bahamonde y Cayuela, 1988: 639-641).

Lo que no se registra en la escritura de disolución de Agustín Muñoz y Cía. son los beneficios que pueda haber repartido. En 1849 declara unos beneficios de tres millones de reales. Si observamos los beneficios del socio industrial, podemos deducir que existen otras ganancias. Parejo puso en pie entre 1852 y 1854 el ingenio Santa Susana, el más moderno en ese momento de la isla, con una imponente sala de calderas y ferrocarril que comunicaba con el puerto exportador de Sagua la Grande. Era propietario de 632 esclavos (486 varones y 146 mujeres), además de poseer 34 indios yucatecos y 200 chinos contratados, unos y otros en condiciones de semiesclavitud (Cantero, 1857). Únicamente el valor de los esclavos supera

los 400.000 pesos.

La disolución de Agustín Muñoz y Cía. no puso término a la participación en el negocio de esclavos de María Cristina de Borbón y de su marido. Las denuncias en el parlamento británico que la involucraban fueron constantes. En 1853 aparece con Julián Zulueta entre los promotores de la expedición del Lady Suffolk. Y los negocios siguieron un rumbo nuevo cuando ingresó en el mundo de la plantación a través de las dos experiencias más ambiciosas de la época. A la muerte de Parejo, el ingenio Santa Susana se integra en una sociedad, La Gran Azucarera, constituida oficialmente en 1857 y concebida para gestionar varias grandes plantaciones. Es el primer ensayo, que algunos juzgan prematuro, de sociedad por acciones y concentración de la administración. La compañía emite acciones de 500 pesos que cotizan en el Colegio de Corredores de La Habana. Su lanzamiento coincide con la crisis financiera de 1857, pero logra superar el momento y se mantendrá activa hasta 1867. María Cristina y Fernando Muñoz son citados reiteradas veces como accionistas destacados de La Gran Azucarera. Puesto que no es seguro que hicieran un desembolso de capital, la alternativa más probable es que fueran copropietarios del ingenio Santa Susana, que había figurado a nombre de Parejo. A la compañía se unieron, entre otros, los ingenios San Martín (542 esclavos) y Echeverría (492 esclavos), modernos colosos.

La segunda sociedad innovadora fue la Compañía Territorial Cubana, dedicada a la compra y gestión de terrenos, embrión de nuevos ingenios. La compañía era gestionada por la casa Noriega, Olmo y Cía., accionista también de La Gran Azucarera. Entre sus socios se contaban Rafael Rodríguez Torices (dueño del ingenio Ponina), Salvador Samá y el matrimonio Borbón-Muñoz, que en esa década y la siguiente invierte en España en minas, ferrocarriles, tierras, inmuebles, etc. La Compañía Territorial Cubana acabará en manos únicas de uno de sus socios, Francisco Feliciano Ibáñez Palenciano. Es a través de esa vía como Ibáñez Palenciano, uno de los personajes más enigmáticos del periodo, pasa del comercio a la propiedad, primero de títulos empresariales, luego de ingenios, convirtiéndose en un precursor de la separación del cultivo y de la fabricación en grandes centrales azucareras, la fórmula que se impone a finales de siglo.

Los descendientes por línea directa de María Cristina de Borbón son

figuras públicas que han ocupado, ocupan y está previsto que ocupen la jefatura del Estado.

EL 'PRÍNCIPE DE LOS ESCLAVISTAS': JULIÁN ZULUETA

Julián Zulueta Amondo nació en 1814 en Anucita, provincia de Álava, hijo de un labrador pobre. En 1832 viajó a Cuba para trabajar en el comercio de su tío Tiburcio Zulueta. Un primo, Narciso, le precedió con el mismo fin y obtuvo licencia de viaje en 1826. Julián, sin embargo, es el heredero universal del legado del pariente acaudalado: dos cafetales y un almacén de víveres que recibe en 1842. Los cafetales los pone a la venta enseguida. Julián se gana la confianza de su tío y desde 1837 se encarga de llevar los libros de contabilidad de la casa, por los que percibe un quinto de las ganancias (Marrero, 2007: 26). Las notas biográficas sobre el personaje lo han presentado como alguien favorecido por su relación de parentesco con el poderoso banquero de Londres Pedro de Zulueta y Ceballos, quien poseía intereses en Cuba y lo había tomado bajo su protección, nombrándolo su agente en la colonia y financiando sus expediciones a África. La relación entre Zulueta Amondo y Zulueta Ceballos —que se ha supuesto, y hemos dado por sentada que era consanguínea, sin serlo— llegó unos años después de haberse iniciado el primero en la trata de esclavos, lo que hizo por cuenta de su tío Tiburcio, quien aparece vinculado a las expediciones organizadas a partir de 1816 por Ricardo O'Farrill y el socio de este, Jacob Faber, un estadounidense natural de Salem establecido de factor en el río Pongo. El almacén de víveres de Tiburcio proporciona los suministros de las expediciones y al regreso participa en la venta de los esclavos.

En 1837 Julián Zulueta consta como uno de los propietarios del barco de bandera portuguesa Arrogante, capturado por los ingleses. ¿Era la primera expedición en la que intervenía con tan escasa fortuna como para perder su inversión? En la documentación requisada por la Armada inglesa su nombre figura junto a un tal G. A. Kidd, quien compraba por cuenta de los factores del río Gallinas los barcos que el Tribunal Mixto británico había embargado y ordenaba subastar tras publicarse la sentencia (*Trial*, 1844: 20); el tercer socio era el cántabro Pedro Martínez, veterano traficante con

quien se asocia durante una época y le facilita numerosos contactos. Pedro Martínez en esa fecha mantiene fluidas relaciones financieras con la casa Pedro de Zulueta & Co., y unos y otros operan en la zona del río Pongo y Gallinas. Veamos esa historia.

En la etapa clandestina, los navíos realizaban un número limitado de travesías, tenían un alias que utilizaban según los puertos, cambiaban con frecuencia de nombre, su registro pasaba de unas a otras manos y era difícil establecer su bandera, ya que llevaban varias consigo que reemplazaban en fases distintas de la travesía. A medida que el riesgo era mayor, los capitanes tenían orden de no arriesgar y hundir el barco después de haber descendido la carga si consideraban que la entrada en el puerto presentaba dificultades. Hubo embarcaciones, sin embargo, que hicieron múltiples travesías. Una de las más famosas fue la goleta que llevó por nombre Urraca. De 155 toneladas, inició su singladura en 1830, y en 1836 había realizado ocho travesías con esclavos desde África, según los documentos de los comisionados británicos. Los registros de Slave Voyages (2019) señalan una primera travesía hasta La Habana en 1829 llevando 284 esclavos, siendo su capitán el español José Fernando de la Vega, y un total de diez viajes hasta 1836. Este último año su propiedad fue transferida a un propietario portugués de Cabo Verde y cambió el nombre por el de Arrogante, con el alias de "Urraca". Con este nombre hizo un viaje exitoso, pero en el segundo fue capturada por un crucero inglés y condenada en Sierra Leona. En el momento de su apresamiento, en septiembre de 1837, había embarcado en Gallinas 473 esclavos, de los cuales murieron 141 en el pasaje atlántico. Los ingleses lo llevaron a Jamaica. De bandera portuguesa, el Arrogante pertenecía a una sociedad formada por Julián Zulueta, Pedro Martínez y G. A. Kidd, como se ha dicho. La operación revela que al adquirirlo a sus anteriores dueños, Zulueta y Martínez trasladaron la base de sus operaciones a São Tomé para evitar el control de los agentes británicos al zarpar de La Habana, que podían alertar a los cruceros de patrulla en África. Muestra también otra red de socios y testaferros. Después del embargo, fue vendido en pública subasta y adjudicado a un español por medio de un agente y le cambió el nombre por el de Iberia. La documentación británica indica que de inmediato la goleta fue enviada "a buscar un cargamento fresco, que desembarcó a salvo en La Habana". En

efecto, el navío Iberia realizó una travesía a Puerto Rico, desembarcando en febrero de 1840 a 335 de los 372 esclavos que había embarcado. Su propietario era… Pedro Martínez, el dueño del Arrogante, alias "Urraca". En un nuevo viaje a África, acabó siendo perseguido por un crucero británico y antes de entregar el barco, lo lanzó contra un arrecife, donde quedó destruido. A lo largo de su existencia había trasladado "no menos de 4.000 esclavos en las islas españolas" (The Religious Society, 1851: 18-19). Julián Zulueta rescató el nombre de Arrogante —una declaración de principios— y con él bautizó otro navío años más tarde, un barco de gran porte, 480 toneladas, a cuyo mando puso al capitán Eugenio Viñes, el valenciano que en la década de 1850 se convierte en su patrón preferido. En 1858 el Urraca embarcó a 1.100 africanos esclavizados y en junio desembarcó en Cárdenas a 935, con 165 muertes en la travesía.

Entre 1840 y 1842 Julián Zulueta aparece varias veces en documentos de escribanías en demanda de cobros contra terceros en sociedad con Pedro Martínez, a veces con Pedro Forcade (Zeuske, 2017b). Forcade disponía de una factoría en Cabinda al menos desde 1831; hasta 1851 participó en unas 30 expediciones a Cuba y Brasil llevando esclavos. De origen francés, es uno de los "grandes" de España… en el negocio de la trata. Pedro Martínez y Cía. opera en la trata desde 1827, con casa en Cádiz y La Habana y factoría en África, a menudo asociado a Pedro Blanco. Esas relaciones fueron de gran utilidad al joven vasco, ya que las prosigue por su cuenta y se extienden en el tiempo. Martínez se mantuvo activo en el negocio hasta 1859 y realizó unas 30 expediciones, unas veces bajo la firma Campo, Labierreta y Martínez, otras en solitario o asociado a Pedro Blanco, a Julián Zulueta y a otros, con mucha frecuencia empleando embarcaciones de bandera y capitanes portugueses, como había hecho Gómez. Martínez, Zulueta, Blanco, Joaquín Gómez, Zangróniz y Samá forman el grupo de mayores traficantes de esclavos entre 1821 y 1866, en casi medio siglo muy concurrido en el comercio por los Lombillo, Suárez Argudín, Drake, Marty y otros.

Zulueta hace negocios también con Salvador Samá. En 1842, el año en que recibe la herencia de su tío, crea la sociedad Zulueta y Cía. y contrae matrimonio con la sobrina del comerciante catalán, Francisca Samá y Mota. De la misma manera que se atribuye a Pedro de Zulueta la

financiación de sus operaciones, se ha escrito que la fortuna de Samá le da el impulso definitivo. Ambas informaciones son erróneas. Julián Zulueta parte de las relaciones de su tío Tiburcio con Pedro Martínez y Pedro Blanco, se asocia a estos y tiene negocios con Samá. Hacia 1844 inicia una estrategia inversora en tierras en Matanzas. Un año después adquiere el ingenio Regalado, que transforma por completo y al que le da el nombre de Álava. Más adelante fundará otras tres plantaciones: España, Vizcaya y Habana, al tiempo que compra potreros y otras fincas que sirvan con sus producciones agropecuarias de abastecedoras a las principales.

Entre 1837 y 1863 los registros comprenden 23 expediciones entre África y Cuba en las que Julián Zulueta parece como propietario de la embarcación (Slave Voyages, 2019). El primero es el Arrogante, "Urraca", del que hemos hecho referencia, en copropiedad con Martínez. El segundo, en 1840, es el Tres de Febrero y actúa con José Mazorra, al igual que con Segunda União (en las fuentes españolas, Segunda Unión). En 1843 el bergantín Segunda Palmira desembarca 800 esclavos en Matanzas. Esta embarcación estará muy activa en esos años: 700 en 1843, 1.114 en 1844 y 600 ese mismo año. Las pérdidas en las cuatro travesías son de 264 esclavos. En 1847 transporta en el San José 415 africanos; la propiedad la comparte con Pedro Forcade. Repite socio en el Brazil que en 1851 desembarca 670 y 617 esclavos en dos expediciones, la primera mandada por Eugenio Viñes. Repite capitán en 1852 en el Hanover, "Hannah", con 640 esclavos. Su socio es aquí Fausto Cosio. En 1853 el Lady Suffolk, al que luego nos referimos, desembarca 1.283 esclavos y Zulueta aparece como su único propietario, si bien aparece la mano de sus socios Riánsares-María Cristina-Parejo . En 1858 el Iberia transporta con vida 935 esclavos de los 1.100 que tomó. Viñes vuelve a ser el capitán. El Haidee partió de Nueva York, tomó 1.145 esclavos en Kilombo y los condujo a Cárdenas; 903 llegaron con vida con una mortalidad del 21%. Aparecen como socios Miranda y Botella. Un año más tarde, el Haidee repite expedición zarpando de Alicante. En agosto de 1858 arriba a Cárdenas una embarcación propiedad de Zulueta, Moré y Ajuría; había partido de Marsella y no deja constancia de su nombre; en Mozambique había embarcado a 1.068 africanos, de los que llegaron con vida 70 después de vivirse una insurrección a bordo, de resultados terribles. En 1859, con bandera de

México, la goleta Esperanza fue capturada antes de embargar su carga. El socio de Zulueta era Baró. Igual le sucedió con el barco Dourado. En 1862 traslada 380. En 1862 marca un hito: el Nou Daqui, un barco a vapor de 700 toneladas, embarca en Whydah (Ouidah, Benín) 1.500 esclavos y arriba en mayo a Isla de Pinos, de donde serán llevados a Matanzas, con 1.200, con una elevada pérdida. El hijo de Julián, Salvador Zulueta, es el armador en 1862 del navío Rosa, que desembarca en Trinidad 490 de los 595 esclavos comprados en África. En 1863 una expedición de la que son copropietarios Zulueta, Tomás Terry, José Baró —los tres mayores propietarios de ingenios de la isla— y Tomás Goyri desembarcan 650 africanos de los 723 que tomaron. La última expedición de la que se tienen noticia en la que interviniera, esta vez con otros dos socios, fue en noviembre de 1863: el vapor Cicerón, "City of Norwich", construido en Liverpool, había partido de Cádiz para la costa africana; en Ouidah tomó 1.109 esclavos y arribó con 960. El navío fue capturado después del desembarco, con las pérdidas que eso comportó al armador. Los barcos de vapor, de un tonelaje mayor que los veleros permitía una carga más elevada, pero el contratiempo de su captura multiplicaba en su caso los costes.

Hay otras embarcaciones en las que el nombre de Zulueta aparece también. En 1839 se registra en los libros de Pedro Blanco que ha recibido de Zulueta la tercera parte del cargamento del Llobregat. Siendo la carga por un valor de más de 10.000 pesos, ha de deducirse que es la participación que toma en una expedición a África, no el resultado de la misma. En esos documentos, los nombres de Pedro Blanco y Joaquín Gómez aparecen unidos a operación con Zuleta & Co. por pagos y cobros, los cuales son liquidados a Julián Zulueta por parte de Gómez; de esta manera, se muestran sus vínculos con la casa de banca de Londres.

En los barcos citados, Zulueta es responsable del desembarco de unos 13.000 esclavos y de unas 2.000 muertes en las travesías. Son las cifras mínimas de su participación, pudiéndose incrementar con facilidad en un 30%, ya que en la gran mayoría de las travesías no se identifica al consignatario o al propietario del buque. Solo el Segunda Palmyra realizó entre 1843 y 1844 cuatro grandes expediciones de África a Cuba, con 3.214 esclavos desembarcados. Su notoriedad motivó una serie de actuaciones que comenzaron por un informe de los comisionados británicos en La

Habana y continuó con un reporte del que se dio traslado al comité antiesclavista de la Cámara de los Comunes (25 de junio de 1845), del que nos hemos ocupado antes.

El ascenso de Julián Zulueta en la sociedad cubana fue fulgurante. A pesar de su detención en 1853, durante esa década y hasta su fallecimiento en 1879, se convirtió en el hombre más influente de la colonia. Sus cuatro grandes y modernos ingenios azucareros, su papel en el aprovisionamiento de esclavos a las demás plantaciones, las relaciones que trabó con María Cristina de Borbón, que le proporcionaban nombramientos de capitanes generales tolerantes con la trata, su cercanía a varios de estos gobernadores y su ascendencia sobre la comunidad de nacidos en España hicieron de él un hombre poderoso en los negocios y en la política. En 1874 fue designado alcalde de La Habana. En 1875 Alfonso XII le concedió el título de marqués de Álava. Cánovas del Castillo lo hizo nombrar por el rey senador vitalicio. Todavía, antes de su muerte accidental en 1879 al caer de un caballo, tuvo tiempo de constituir el Círculo de Hacendados, un poderoso grupo de presión que daba continuidad a la Junta de Hacendados de 1869-1873, cuyo propósito era mantener unidos a los plantadores ante los proyectos de abolición en los que pudiera pensar el Gobierno, comprometido por la ley, como estaba, a acometer esa reforma en cuanto se pacificara la isla, lo que sucedió en 1878.

Innovador en la industria azucarera y pertinaz traficante de esclavos, en 1847 se abrió a un nuevo negocio regido por la necesidad de proveer de trabajadores a las plantaciones. En ese sentido, fue el armador del primer viaje entre Amoy, en China, y La Habana, de 206 "contratados" en el bergantín Oquendo. Los asiáticos contratados quedaban reducidos a un régimen de semiescavitud, renunciando a cualquier derecho hasta que venciera la contrata, unos ocho años, a menudo empujados a recontratarse por otro periodo bajo la amenaza de ser expulsados de la colonia a sus expensas, y mientras tanto eran llevados a las plantaciones donde recibían un trato semejante al de los esclavos.

La concepción económica de Zulueta es integral, un auténtico *holding*: plantaciones de azúcar, tierras de labor y haciendas ganaderas para surtir a las anteriores, propiedad de barcos, organizador de expediciones a África y consignatario y comerciante de esclavos, es dueño de una casa comercial

que mantiene la importación de alimentos de España y Estados Unidos, tasajo de Buenos Aires y Montevideo; promueve negocios inmobiliarios; auspicia una compañía importadora de asiáticos contratados; actúa de refaccionista de otros plantadores; participa como accionista en varios bancos y en el almacén y muelle en Cárdenas; crea la línea marítima de La Habana a Cárdenas, donde tiene sus intereses, y pone cuatro vapores para atenderla; promueve con Samá el ferrocarril de Marianao y por su cuenta el de Remedios a Caibarién, dado que desde 1872 está fomentando en esta última el ingenio Zaza; funda una destilería al frente de la cual coloca al vizcaíno José Arechabala, quien independizado años después sería el creador del ron Havana Club (Marrero, 2006). En España funda dos industrias, una de harina y otra textil, de hilados y tejidos estampados de Andoain, Guipúzcoa, donde llega a emplear a 550 trabajadores.

Al fallecer en 1879, conservaba 553 esclavos en el Álava. Los cinco ingenios fueron tasados en 6,1 millones de pesos, casi un millón en esclavos. El valor de sus bienes superó los 16,6 millones de pesos oro y 4 millones en pesos billete, que en ese momento sufrió una depreciación del 50%. Suman en total 18,6 millones de pesos. Equivale a 413 millones de euros tomando en consideración solo la evolución del IPC, y alcanza los 13.643 millones si se calcula según su participación en el producto de la economía española, es decir, lo que hoy significaría.

Zulueta viajó en varias ocasiones a Europa y a la Península. En 1875 encarga un retrato a Federico Madrazo, que ha pintado, como hemos visto, a representantes de varias familias cubanas vinculadas a la propiedad y el tráfico de esclavos.

Julián Zulueta contrajo tres matrimonios y de los tres tuvo descendencia, con once hijos. Al enviudar en 1857 de su primera esposa se casó con una sobrina, Juliana Ruiz de Gámiz Zulueta, hija de su hermana. Al fallecer esta, en 1864, se desposa con la hermana de la difunta, Juana María Gámiz Zulueta. Salvador de Zulueta y Samá, el primogénito, heredó el título y se casó con María de las Angustias Martos, aristócrata de familia con Grandeza de España, al igual que la esposa del III marqués.

Sus hijos Eduardo y Ernesto Zulueta y Samá fueron diputados en Cortes en 1884 por Córdoba y Cuba. Su hijo Alfredo Zulueta y Ruiz de Gámir fue diputado por Cuba en 1896. La hija de Julián contrajo matrimonio en 1874 con Francisco Romero Robledo, político muy cercano entonces a Antonio

Cánovas del Castillo, futuro ministro y lobista de los intereses azucareros malagueños. Ernesto de Zulueta y Samá casó en 1881 con su prima segunda María de Isasi y Murgoitio, siendo su hijo Ernesto de Zulueta e Isasi, quien, a su vez, contrajo matrimonio con la hija de Eduardo Dato, político conservador que sería presidente del Gobierno. Zulueta e Isasi fue durante la guerra civil española de 1936-1939 el representante del Gobierno de Burgos en Bélgica. Algunos de los miembros de la familia permanecieron en Cuba y otros fueron trasladándose a España. En Vitoria adquirieron y levantaron dos palacios, uno de ellos es hoy sede del Museo de Bellas Artes, que en fecha reciente adquirió el retrato de Zulueta. Mantuvieron propiedades agrícolas y fábricas de azúcar en la isla hasta 1916 bajo la razón Azucarera Zaza Zulueta Hermanos S. A., además de intervenir en la fundación del que sería en tamaño el tercer banco del país, el Banco Continental Cubano. Con posterioridad a esa fecha, una de las ramas de la familia conservó intereses en el sector del azúcar hasta 1959.

VIÑES: EL INTRÉPIDO MARINO SIN ALMA

Eugenio Viñes fue el mayor capitán negrero español de la época, desde 1841 hasta 1866, siendo uno de los capitanes de barco más longevo en el oficio. El nombre de Viñes aparece con frecuencia en la relación de expediciones denunciadas por el juez inglés en el Tribunal mixto de La Habana.

Eugenio Viñes y Castellets nació en 1809 en el pueblo del Cabañal, Valencia, junto al puerto de la ciudad. Se desconoce cuándo se inició de capitán o primer piloto de navío en el tráfico transatlántico, aunque debió ser hacia 1840, para lo cual antes debió participar en varias travesías con otro rango. Dueño de varias embarcaciones y de un astillero donde las fabrica, su discreción en los negocios en su lugar de origen no logró ocultar la fuente de sus ingresos. Se explica que al fallecer en enero de 1879 los periódicos se refieran con palabras veladas al "inteligente marino" o al "intrépido marino y armador". En 1871 disponía de una flota de cinco buques, los bergantines Fortuna y Progreso, de 163 y 296 toneladas, las goletas Juanito y Eugenia, de 130 y 180 toneladas, y la fragata La Rosa del Turia, de 607[57]. Dispone del laúd Luisa y en 1878 incorpora la corbeta

Loreto, de 500 toneladas. Los navíos hacen la ruta entre la Península y La Habana; en la última época, dedicados al transporte de artículos del comercio, con anterioridad, al tráfico de personas. El capitán negrero por excelencia de Julián Zulueta fue Eugenio Viñes. Durante 20 años mantuvo en jaque a la primera flota del mundo dedicada a la vigilancia de los mares y esquivó a los capitanes generales de Cuba menos permisivos. Con los beneficios obtenidos levantó los negocios a los que se ha hecho mención, adquirió numerosos solares para la edificación, una casa en la ciudad de Valencia y figuró como un respetado comerciante.

La primera vez que el nombre de Viñes apareció asociado a Julián Zulueta fue en 1851. El episodio asocia su nombre a un monumental escándalo que tuvo lugar en 1853 y que acabó con el ingreso en prisión de este último. En esas fechas, las autoridades británicas denunciaron el desembarco que había tenido lugar en la bahía de Cochinos, en la costa sur de Cuba. Una gran fragata de 500 toneladas y 75 hombres de tripulación, de nombre Lady Suffolk, había traído de Mozambique 1.283 esclavos. En la costa africana había embarcado 1.487 esclavos (Slave Voyages, 2019). En la ensenada fue recibido por el propio Zulueta, quien se hizo cargo del alijo, tras lo cual, el piloto del navío puso rumbo a Nueva Orleans mientras su capitán se dirigía por tierra a La Habana. El traslado de los cautivos se hizo con rapidez y el mismo capitán general, cuando informó al Gobierno, admitió que "muchos de los bozales fallecieron al pasar por terrenos escabrosos". Zulueta se reservó 200 esclavos para sus ingenios y puso a la venta a los demás a 24 y 26 onzas[58] . La información trascendió rápidamente y fue reproducida por el *Morning Post* y el *New York Herald*, que proporcionó la información del destino del barco y adelantó la cifra de 1.160 desembarcados. El *Daily News*, basándose en datos facilitados por el cónsul británico, mencionó la participación de "altos hombres por su destino y eminente posición social", poniéndose "un cuidado, poco común, para burlar el tortuoso hilo de la investigación" que hubiera conducido a conocer de antemano el lugar escogido para el desembarco, así como el nombre del capitán del navío, que a continuación habría embrocado en dirección a Cádiz en el vapor de salida más próximo. El capitán general Valentín Cañedo, uno de los escasos gobernadores de Cuba opuestos a la trata, en comunicación reservada al Gobierno informó del

lugar exacto de la arribada, del número aproximado de desembarcados y de las posibles connivencias, pues había suspendido de sus funciones al gobernador de Pinar del Río y al teniente gobernador de Cienfuegos bajo fundada sospecha de soborno. La medida más firme que adoptó consistió en ordenar la detención en su casa de Zulueta, de quien afirma que era "connotado por notoriedad de armador de esa clase de expediciones y casi el único interesado en el desembarco de la ensenada de Cochinos". El magnate fue conducido a la prisión del Castillo de la Cabaña. Se le acusó de haber intervenido en el proceso conduciendo en persona a "los bozales por caminos [...] inusitados, causando la muerte de algunos". Permaneció encarcelado durante quince días, siendo trasladado entonces a su residencia por recomendación médica. Cañedo comunicó al presidente del Gobierno el 21 de junio que se proponía "trasladarlo gubernativamente a esa Península, como el más pernicioso entre los tratantes de esclavos". En septiembre el Gobierno reprendió al capitán general por haber traspasado la ley en la represión del tráfico, lo que había causado "alarma y descontento, razón por la cual S. M. ha deseado entonces y desea ahora que el tráfico se persiga con energía y perseverancia guardando las prevenciones que se habían comunicado a V. E. [...] pero nunca pasando sobre la ley"[59]. Cañedo fue destituido el 3 de diciembre de 1853 y Zulueta fue absuelto de todos los cargos dos años después, aceptándose el burdo argumento de exculpación de que los esclavos eran de su propiedad y los había desplazado de uno de sus ingenios para aislarlos del cólera, y que el apresamiento se había practicado violando la ley de 1845 que impedía que se "inquietara" a los propietarios de esclavos en su posesión "como pretexto de su procedencia". María Cristina de Borbón apareció como socia de Zulueta en la expedición y como su protectora más tarde.

El beneficio fue excepcional. La venta de los esclavos desembarcados, al precio que proporciona el capitán general, habría supuesto casi medio millón de pesos. El beneficio del capitán está acorde con las condiciones personales y profesionales que se le exigen. Suele contar con un salario fijo y una comisión de hasta el 10% de la venta final. Esto lo convierte en socio de la expedición, interesado en su buen éxito y en el menor deterioro o pérdida de mercancía. En un solo viaje el capitán que había mandado el Lady Suffolk podía haber ganado perfectamente unos 800.000 reales, si no

más.

Con un navío de bandera portuguesa, Brazil, Viñes embarca en 1841 en Popo 485 esclavos y desembarca en Cabañas 436 el 19 de noviembre. En 1851, con un barco del mismo nombre, parte de Cárdenas y viaja a Mozambique de cuenta de los propietarios del barco, Julián Zulueta y Pedro Forcade. Regresan a Cárdenas con 670 de los 744 esclavos en un navío de 246 toneladas. En 1852 es el Hanover, "Hannah", de bandera estadounidense y propiedad de Julián Zulueta y Fausto Cosio. Desembarcó en Matanzas 640 de los 671. En 1853 es el Lady Eclipse, alias "Suffolk", "M", al que nos hemos referido. El 14 de junio de 1858 se registra el desembarco en Cárdenas de 935 esclavos que habían sido llevados por el navío Ibérica, de bandera española, siendo Viñes su capitán. En África había tomado 1.100 esclavos. Julián Zulueta es uno de los armadores de la expedición: "El buque después de desembarcar su cargamento fue varado en los Colocados, donde se le hundió"[60]. Algo menos de tres meses después, desembarcaron, también en Cárdenas, del buque americano Haidee, 903 esclavos de los 1.145 que subieron a bordo en África, siendo trasladados al ingenio Álava, de Zulueta. En esa fecha, Julián Zulueta poseía en la jurisdicción de Cárdenas 1.475 esclavos[61]. En julio de 1859 los británicos informaban de una nueva expedición de Viñes, habiéndose avistado un buque de gran tamaño, capaz de transportar de 1.000 a 1.200 personas, dirigiéndose hacia el canal de Mozambique, pudiendo ser el buque chileno Eloísa. El cónsul inglés lamentaba que los protectores de Viñes fueran tan poderosos que ni siquiera se les exigía certificado de embarque, con lo cual no se le podían seguir los pasos. El Eloísa partió de África con 700 esclavos y al hallarse días después faltos de provisiones y agua "se arrojó al mar deliberadamente 400 de los negros", según J. Crawford en carta de 2 de diciembre de 1859 a la dirección general de Ultramar (Philip y Champagnac, 1986:160).

El 27 de agosto de 1860 hubo un nuevo desembarco, esta vez en Matanzas. El barco podía estar gobernado, según el cónsul británico, por el sobrino de Eugenio Viñes[62]. Este, en efecto, tenía un sobrino que sigue sus pasos, Francisco Viñes Marín. Otro sobrino, Vicente Viñes Roig, figura como comerciante a gran escala, dueño de tres embarcaciones y prestamista; en cuanto a la fuente de los capitales que lo hicieron posible,

no se conoce otra distinta de la relación con su tío Eugenio. La hija de Vicente Viñes, Eugenia Viñes Cases, heredó sus bienes y donó el terreno y el dinero para la construcción en el Cabañal del Asilo de Nuestra Señora del Carmen.

En 1863 Viñes figura realizando la travesía en un barco (se desconoce el nombre) propiedad de Ignacio González. Desembarcó en Canasi 583 esclavos de los 708 que había cargado en la costa africana.

Viñes y Zulueta aparecen una vez más vinculados por un asunto turbio cuando en 1859 el Gobierno español, decidido a colonizar la isla de Fernando Poo, pensó en trasladar a gente "libre de color" de Cuba que deseara regresar a África y establecerse en aquella posesión. El aprovisionamiento de la colonia africana fue adjudicada a la casa londinense Zulueta & Co., vinculada en el pasado a la trata de esclavos. La repatriación de emancipados comenzó en 1862 y atravesó por numerosos incidentes hasta que en mayo de 1867 el Gobierno prohibió al capitán general de Cuba que las expediciones se confiaran a "reincidentes", esto es, armadores y capitanes con largo historial de negreros, dadas las protestas que se venían acumulando, en particular por una expedición de La Rosa del Turia. En noviembre de 1866 el ministro de Ultramar, en documento "muy reservado", hizo saber al capitán general de Cuba la necesidad de desmentir noticias llegadas sobre continuas introducciones de "bozales" y la ineficacia de la justicia para perseguirlas. El ministro preguntaba si existían indicios racionales sobre si "la fragata que salió con deportados para Fernando Poo fuese preparada para retornar con bozales. Los propaladores de las noticias [...] toman pie de los aprestos y provisiones de aquel buque, de los antecedentes de su propietario, y de los hábitos conocidos de su Capitán, para dar por un hecho que [...] el plan era tan maquiavélico como se desprende de solo estas ligeras referencias". El plan consistía en llevar libertos y volver con esclavos. El armador era Zulueta y el capitán del navío, Viñes. El capitán general Joaquín del Manzano confirmó al ministro la noticia de dos expediciones, una truncada al haber sido apresado el buque en costa de África por un crucero inglés, "el otro tal vez la misma Rosa del Turia de que V. E. me habla en la real orden de 27 de noviembre"[63]. La autoridad comunicaba que había tenido sobre las costas de la isla durante dos meses "todas las fuerzas de

infantería y caballería y en la mar todos los barcos de guerra de que podía disponer". La Rosa del Turia había entrado hacía unos días "tranquilamente en este puerto de regreso de su viaje a Fernando Poo", tras lo cual había hecho retirar la fuerza desplegada. Por su contribución a la Marina española, Viñes fue distinguido con el título de alférez honorario de navío.

UN BANQUERO DE LA CITY CON LAS MANOS SUCIAS: ZULUETA & CO.

Los Zulueta son una familia extensa. Una de sus ramas se estableció en Cádiz en el siglo XVIII en el comercio de exportación de vino a Inglaterra, mientras los ascendientes de Julián permanecen como labradores humildes en Álava. No existe ningún lazo cercano entre ambas. Pedro Juan de Zulueta nace en Cádiz en 1784. Activo comerciante, en el periodo del Trienio Liberal es miembro de la milicia nacional y en 1822 es elegido diputado en Cortes, siendo su presidente en 1823. Por haber participado en la sesión en la que los liberales avanzados destituyeron a Fernando VII, fue objeto de persecución y se exilia en Londres donde emprende una destacada trayectoria como comerciante-banquero. Sus intereses fueron muy diversos; la parte más destacada se concentra en Cuba. La firma Zulueta & Co. tiene delegación en La Habana con el nombre traducido de Zulueta y Cía., lo que hace que a menudo se confunda con la razón bajo la que opera Julián Zulueta, de idéntica denominación, siendo distintos sus propietarios. La confusión se acrecienta cuando Julián hace negocios con la casa londinense o cuando en ciertas operaciones actúe como socio industrial en Cuba, aunque no fuese agente de esta casa en La Habana.

Zulueta & Co. otorga créditos a los comerciantes de esclavos y es uno de sus principales financieros externos, compra navíos en Gran Bretaña a cuenta de armadores negreros y mercancías que serán empleadas en las transacciones en África por esclavos, refacciona en Cuba los ingenios a cambio de preferencia en la comercialización del azúcar, facilita préstamos a inversores en ferrocarril y otras infraestructuras, llega a adquirir casas y solares en las ciudades de la colonia. Realiza también operaciones de intermediación internacional, en pagos y cobros, relaciones con casas de

banca inglesas y en Francia, etc. En Europa y Estados Unidos distribuía azúcar y café cubanos. José Fernando de Zulueta y Ceballos, hermano de Pedro Juan, llevaba la casa abierta en Nueva Orleans, mientras los demás Zulueta —hermanos, hijos y sobrinos— estaban al frente de las casas de Cádiz y Madrid o eran representantes en otras ciudades como Liverpool, Santander y Valencia. En las décadas de 1830 y 1840 es propietario de cuatro almacenes en el puerto de Londres, tres en Liverpool, dos en Santander y Cádiz, uno en Nueva Orleans, Nueva York, Barcelona y Bilbao; cuenta con ocho buques. La firma londinense acabó especializada en la exportación de textiles y de maquinaria industrial británica. La participación en el azúcar en Cuba no se limitó a financiar zafras y comprar dulce. En 1845, al levantar su primer ingenio, el Álava, Julián Zulueta llega a un acuerdo en Londres por el que Zulueta & Co. invierte 210.681 pesos, cantidad que luego incrementa. Actuó igual en el ingenio Vizcaya, también de Julián, y en el Isabel de Cosme de la Torriente, con sumas parecidas a la impuesta inicialmente en el Álava (Cayuela, 1988). Se desprende de la participación que no son préstamos, sino una sociedad de tipo comanditario en la que el capital lo aporta el banquero. El hijo conservará estas participaciones hasta finales de los años cincuenta, en que inicia su desinversión en ingenios y en otros activos de la colonia, quedando Julián Zulueta como propietario único de los dos ingenios citados.

En las décadas de 1840 y 1850 Pedro Juan de Zulueta fue también uno de los banqueros de María Cristina de Borbón y su marido. Por influjo de esta, en 1845 fue designado senador vitalicio. Había sido ya procurador en el Estamento de Próceres en 1834-1835 por Cádiz. En 1834 su casa de comercio y de banca aparece citada en los papeles de un barco negrero apresado en 1834 por la financiación de la compra de la goleta Indagadora. En 1847 la reina le otorgó el título de conde de Torre Díaz. En 1841 su hijo Pedro José de Zulueta, o Pedro de Zulueta Jr., según aparece en la documentación británica, fue procesado por la Corte Central Criminal de Londres acusado de haber infringido la ley de abolición del comercio de esclavos, haber conspirado para ocultar la tripulación y haber aportado mercancías para la compra de esclavos. Detenido y conducido a una comisaría y después ante la justicia, quedó en libertad bajo fianza al día siguiente. En 1842 fue llamado a compadecer en el Parlamento británico para responder por las acusaciones que se hicieron a la firma Zulueta & Co.

de participar en el proscrito tráfico transatlántico de esclavos, a raíz del apresamiento de un buque dos años atrás, en particular de la Segunda Palmyra.

Según la acusación contra el banquero español y el capitán inglés Thomas Jennings, que simulaba ser el dueño del Augusta cuando era un empleado de Pedro Martínez, este le había facilitado el dinero para comprar la embarcación, la misma que antes había sido empleada en la trata de esclavos, y había conducido mercancías a Gallinas en calidad de agente de Martínez en la costa de África, para ser empleadas en el comercio de esclavos. El Augusta cargó parte de su mercancía en Liverpool y parte en Cádiz. Llevaba "20 barriles de tabaco, 60 cajas de armas, una caja de espejos, 10 toneles de loza de cobre, 134 fardos de mercadería, 1.600 ollas de hierro, 2.370 barriles de pólvora, para entregar en Gallinas a Don [Pablo] Álvarez, Don Ángel Ximénez y Don José Pérez Rolla". Se encontró en la documentación una cuenta corriente entre los señores Zulueta con Thomas Jennings y cartas dirigidas a traficantes, una de ellas, dirigida a Ignacio Pérez Rolla, en Gallinas, fechada en Cádiz el 30 de noviembre de 1840, en la que se dice: "En una carta [...] que acabo de recibir de los señores Zulueta & Co., comerciantes en Londres, tuve el placer de recibir un factura girada por usted sobre ellos por 250 l., que este día coloco en su haber, esperando su consejo", firmada por "M.", que corresponde a Pedro Martínez. En las otras cartas se explicaba cómo se embarcaría a los esclavos a bordo de varios barcos (*Trial*, 1844: 139-140). No logró probarse que hubiera recibido instrucciones de comprar negros y la defensa argumentó que había ausencia de equipo para la trata, en referencia a los tablones con los que se armaba la cubierta y herrajes para encadenar a los esclavos (Thomas, 1998: 796-797). Como sabemos por otros casos, ese material podía haber sido depositado por otros proveedores en la factoría de Gallinas e incluso para esta época no es infrecuente que cadenas y grilletes sean fabricados en forjas por los africanos del lugar, a los que se ha instruido en su elaboración.

Sin embargo, el juez había sido claro en su razonamiento: "Zulueta & Co. se encuentra en una situación muy diferente a la de una persona que es simplemente el fabricante o comerciante de bienes, y que tiene pedidos de esos bienes, y que pregunta ¿Dónde debo enviarlos? Y le responden:

Envíelos a bordo del Augusta, que ahora está en Liverpool". En tal caso no se podría inferir que quien envía esas mercancías a bordo tenga que ver con el comercio de esclavos. Esa no parecía ser "la naturaleza de esta transacción", añade: Zulueta & Co. no solo disponía de la mercadería que se embarcó, sino que la había seleccionado, la había comprado y dispuesto el contrato de fletamento, "y ese contrato de fletamento dispone que el barco procederá a Gallinas en la costa de África" (*Trial*, 1844: XLVIII-XLIX).

En 1842, el caso de esta firma comercial hispano-británica fue llevado al parlamento. En aquel momento se probó:

> […] que la casa en Londres [Zulueta & Co.] de la que es socio estuvo ampliamente relacionada con la casa de Pedro Martínez y Cía. de La Habana; que la conexión era de larga data; que las transacciones comerciales entre ellos habían sido muy importantes: que tenían la costumbre de enviar mercancías tanto a La Habana como a las Gallinas, en la costa de África, por su cuenta; que la casa de Pedro Martínez, en Cádiz, y Pedro Martínez y Cía. en La Habana, eran sucursales de la misma firma; […] que se suponía que don Pedro Martínez vendía esclavos en las Gallinas […]; que también se creía tratante de esclavos en La Habana (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 425-426).

Pedro José de Zulueta y Madariaga, ante la comisión parlamentaria ante la que compareció, sostuvo que "él mismo, su padre o su abuelo, o cualquier persona en la casa de Zulueta and Co." nunca "tuvieron ningún tipo de interés, ni derivaron ningún emolumento o conexión de la trata de esclavos". Sin embargo, los datos reunidos entre África y Cuba durante el año 1843 por los comisionados de la trata probaban que habían llegado embarcaciones dedicadas a este comercio a Santiago, Trinidad y el occidente de la isla, consignadas por el comerciante de esclavos "Don Juan Zulueta" (sic), quien disponía de un barracón en las cercanías de La Habana. En otro informe dieron cuenta de la llegada del Palmyra Segunda con un cargamento "muy numeroso, no menos, creemos, de 900"; había desembarcado en un punto llamado Puerto Escondido, no lejos de Matanzas. "El bergantín y el cargamento pertenecían a un conocido comerciante de esclavos llamado Zulueta". Poco antes había traído otro cargamento grande, de unos 800. Los comisionados aportaban otros datos de interés sobre el modo de proceder y las asociaciones mercantiles: "En los últimos días, una barca americana, la Chester, ha sido contratada por la compañía de comerciantes conocidos bajo el nombre de Don Pedro Blanco y Cía.", en la que don Julián Zulueta figuraba de manera prominente. La

barca debía partir con un cargamento de aguardiente con dirección a Nueva York para completar la carga y dirigirse a la costa de África, a un puerto del que se ofrecen las coordenadas y creen que se trata de Gallinas. A raíz de estos hechos indagaron sobre quién podría ser "ese Don Juan o Julián Zulueta, tan famoso por los tratos de esclavos en La Habana". Los documentos sobre la trata elevados al parlamento en 1844, que incluían la cita de los más de 1.100 esclavos llevados por la Palmyra Segunda, los llevaba a concluir que disfrutaba del apoyo directo del Gobierno y de una extensa red de agentes y corresponsales en la costa de África. El reporte del parlamento incurría en un error que será utilizado para desacreditar la información ofrecida, pues además de confundir algunos nombres se consideraba a Julián Zulueta, traficante notorio y exitoso en seres humanos en la isla de Cuba, hermano, se decía, de Pedro de Zulueta, juzgado en Londres.

Los comisionados en Sierra Leona hicieron notar en su informe de 1843, publicado un año más tarde, que los traficantes de esclavos residentes en África compraban los bienes requeridos para su actividad (cobre, grilletes, pernos, esposas, cadenas) a los británicos y estadounidenses, y los pagaban en Londres con letras o en especie (azúcar). La explicación dada en 1842 por Zulueta Madariaga concuerda con la anterior: "He aceptado facturas", afirmó, "que emitían Pedro Blanco y otros de Gallinas sobre nuestra casa, y las pagué a la orden de varias casas en Sierra Leona, y casas en Londres". En La Habana, agregó, los billetes le fueron retirados "por cuenta de Blanco y Carvalho, o Blanco y Cía.". En 20 años, admitió, las transacciones en las que había intervenido la casa de Zulueta & Co. de Londres y las firmas citadas ascendían a unas 400.000 libras esterlinas —dos millones de pesos (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 425-426). De nuevo, en 1844, se había llevado el nombre de Zulueta & Co. al parlamento.

El 3 de julio de 1845, Zulueta Madariaga se dirigía al conde de Aberdeen desde sus oficinas de Londres sostenido no ser pariente de Julián Zulueta, "ni había oído siquiera de su existencia en el momento del juicio" al que se había aludido, y lamentaba el daño irreparable que se hacía a su reputación. Entonces, el cargo que se presentó contra él fue el de complicidad en la trata, "basado en una transacción mercantil de mi

firma". Pero hizo ver que su actuación era "única y exclusivamente como comisionistas, comprando bienes (no de la clase sospechosa) en Manchester y Birmingham, por orden extranjera y para extranjeros", para referirse a los españoles Zulueta y Martínez, desconociendo, dijo su empleo posterior en el comercio de esclavos. Recordaba que había sido absuelto "honorablemente". A la vista de la protesta, el Gobierno británico hizo que el secretario del Foreign Office, el 1 de agosto de 1845, se disculpara ante Pedro José de Zulueta por el trato injusto que se le había dispensado (*Correspondence Slave Trade*, 1846: 426, 427).

El proceso del Augusta, la comparecencia en el parlamento en 1842, la nueva mención en 1844 y la rectificación pública del Gobierno británico, cuanto rodea al caso y escándalo Zulueta & Co. no fue un episodio más de la lucha contra el tráfico esclavista. Lo que se puso en cuestión fue si los británicos, que combatían la trata de africanos, podían o no interferir en la participación inglesa y desde Inglaterra en el circuito de intercambios que proporcionaba esclavos para llevar a América, introduciendo las mercancías que hacían factible las transacciones: tejidos, piezas de hierro, material de cuchillería, armas, pólvora, joyería, etc., producidas en fábricas británicas, transportadas en barcos que eran adquiridos a arsenales y navieros británicos, tramitado por casas británicas y financiado todo ello por casas de banca inglesas o registradas en Gran Bretaña.

Después de la prohibición de la intervención inglesa en el comercio transatlántico de esclavos, en 1815 se preparó una propuesta a fin de extender la prohibición a la participación de capitales. Eric Williams (2011: 247) explica el resultado de la iniciativa:

> Baring, la gran firma bancaria que iba a tener relaciones tan íntimas con la América española independiente, dio a conocer una solemne advertencia en el sentido de que cada organización comercial de Gran Bretaña debía pronunciarse contra la propuesta, y la Cámara de los Lores la rechazó.

En el caso de la Fiscalía contra Pedro Zulueta Jr. se exigieron pruebas inequívocas de que las mercancías del barco se intercambiarían por seres humanos, sin que sirviera de nada sostener que no había otro mercado posible, o que no aparecieran a bordo herrajes para apresar a los cautivos. Antes de una década, el capitán negrero y por un tiempo factor en África Théodore Canot, resumía la naturaleza del intercambio desigual, no solo

por las mercancías que se aprecia de juzgar por la diferencia que se obtenía en el intercambio, sino por la presentación de un apartado mercantil legal que hacía realidad el negocio:

> Inglaterra, a pesar de su filantropía, envía [...] en los cómodos y espaciosos almacenes del comercio legítimo de la costa occidental [de África] fusiles de Birmingham, tejidos de algodón de Manchester, plomo de Liverpool y otros productos no menos legítimamente pagados en Sierra Leona, Acra y la Costa de Oro por buenos traficantes brasileños o españoles sobre Londres. ¿Hay un solo comerciante inglés que ignore el destino de estas mercancías?

Francia enviaba tejidos de algodón y aguardientes; "la filosófica Alemania no rehúsa su parte del pastel empapado de sangre y de sudor de los negros [...]; envía sus espejos y cristalería". Los estados de los Estados Unidos en donde está abolida la esclavitud envían "todas las mercancías de su fabricación", como el ron o el tabaco. "Es la tentación de todas estas cosas [...] lo que alimenta las guerras internas de África" (Canot, 1855, I: 152-153). Y era la producción y comercialización de todas esas cosas lo que no iba a ponerse en riesgo de desaparecer por la imprudente actuación de un banquero. Es lo que el propio Pedro de Zulueta apeló en su defensa: "El destino de África, los inmensos intereses del comercio británico y del comercio del mundo; la interpretación de las leyes existentes bajo las cuales la prosperidad, la vida, el honor pueden perderse..." bajo la influencia poderosa de la opinión pública engañada (*Trial*, 1844: vii). En su caso, las acusaciones se basaban en especulaciones, dijo.

En 1848 el conde de Torre Díaz facilita al agente de María Cristina, Antonio Parejo, la compra de dos fragatas, Centro y Tridente, dedicadas a la navegación comercial de cabotaje. Pedro José de Zulueta y Madariaga lo sucedió al frente de la firma, años antes de su fallecimiento, que tuvo lugar en 1854. Su hijo, nacido en 1809 en Cádiz, le sucede en la Cámara Alta como senador vitalicio de 1858 a 1868, aunque conserva la residencia en Londres donde ha contraído matrimonio con la hija del naviero Brodie Willcox, propietario de la Peninsular and Oriental Navigation Co. El sucesor es Brodie Manuel de Zulueta y Willcox, quien hereda el título ducal. Una hija de Zulueta y Madariaga contrae matrimonio con el diplomático sevillano Rafael Merry del Val. El hijo de ambos, Alfonso Merry del Val y Zulueta siguió la carrera diplomática, Alfonso XIII le concedió el título de su mismo apellido. Embajador en Londres hasta 1931,

desde 1938 representa a Franco en las conversaciones que conducen al reconocimiento británico del Gobierno de Burgos. Esta saga descendiente de los financieros-comerciantes de la trata se encuentra hoy día ampliamente representada en los negocios.

CON LA INIQUIDAD EN LA FRENTE: PEDRO MARTÍNEZ

Nos ha aparecido de forma reiterada el nombre de Pedro Martínez, otro de los potentados del tráfico criminal de seres humanos. Con entidad propia, como los grandes negreros antes citados, su cercanía a quienes en la misma época fueron socios o colaboradores de María Cristina y Riánsares nos lleva a prestarle atención aquí.

Pedro Martínez Pérez de Terán nació en la localidad cántabra de Soto de Campoo en 1792. Emigrado a Cuba en la misma época en la que se produce la salida de catalanes, como ya nos hemos referido, hacia 1808-1809, en 1811 aparece enrolado en una tripulación mercante en la ruta de La Habana y Veracruz. En la era dorada de la trata se siente atraído por esta: en 1817 capitanea la goleta Dulcinea, tres años después es propietario de la goleta San Salvador, fabricado en Baltimore y armado en Bristol, que navegaba con bandera portuguesa. La captura del barco no impidió que emprendiera una exitosa trayectoria como traficante, como ilustra María del Carmen Cozar en el estudio que le ha dedicado (2020: 42-45). En 1828 constituye con el que había sido su agente en Cádiz, el comerciante vizcaíno Pedro Felipe de Campo Labarrieta, la casa Campo Labarrieta y Martínez, que a su vez participa en otras sociedades en las que interviene o representa al malagueño Pedro Blanco, con el que Martínez mantiene una estrecha y duradera relación. En Cuba organizó primero la casa Martínez, Carballo y Cía., a partir de 1830, Pedro Martínez y Cía.

Las ciudades de Cádiz y La Habana son los dos puertos de referencia para el cántabro. En 1831 Pedro Martínez se instala en la ciudad andaluza. Entre sus criados viajan dos esclavos, María Matilde, de 23 años, y Joaquín, de unos 30 años, a los que otorga la libertad en 1835 y 1837 (Cózar, 2020: 81-82). Estas fechas no son fortuitas: coinciden con el nuevo tratado hispano-británico de persecución de la trata de esclavos, de junio de 1835, y con la presentación en las Cortes por el secretario del Despacho de

Gracia y Justicia, José Landero, en diciembre de 1836, de un proyecto de ley sobre la abolición de la esclavitud en la Península e islas adyacentes, que somete a la aprobación de las Cortes, aunque nunca será aprobado.

El viaje de la goleta Indagadora fue uno de tantos organizados desde la ciudad andaluza por la compañía de Martínez y sus socios y el respaldo financiero de Zulueta & Co. Zarpó de Cádiz el 2 de agosto de 1834, siendo su capitán Manuel Espinosa. Hizo escala en Gibraltar para tomar mercancía destinada a la compra de esclavos y siguió ruta a São Tomás y, con su carga humana, se dirigió a La Habana. Cuando fue apresada, disponía de un pasaporte llamado Paso del Mediterráneo, firmado el 2 de agosto por Francisco de Beranger. Incluía una lista de avituallamientos embarcados en Cádiz, un pasaporte al refrendado por el mencionado Beranger que autoriza al capitán Espinosa a emprender un viaje de libre comercio desde el puerto de Cádiz a Gibraltar, São Tomé y La Habana, para volver a Cádiz. El consignatario principal era Pedro Felipe del Campo, y aparecen otros dos socios, Manuel de Luengas y Antonio Sevris & Son. La carga comprendía 40 pipas de *brandy*, 3 pipas de vino, 30 barriles de sal de res y cerdo, 4 barriles de vinagre, 34 docenas de cuchillos, con diversos paquetes de arroz, pescado seco, guisantes, frijoles, fideos, etc. El contrato de compraventa y escritura de propiedad de la embarcación refleja su pertenencia a Pedro Felipe del Campo, "comerciante acreditado, residente en la ciudad de Cádiz", quien a su vez lo había adquirido al capitán John White, apoderado del Sr. Arthur Anderson, un comerciante de la ciudad de Londres. La sociedad Campo, Labierreta y Martínez operó hasta 1830 con asiduidad desde Cádiz. Felipe del Campo sigue actuando por su cuenta, mas en este caso el tercero de los socios de la compañía es Pedro Martínez. En el momento de su venta, el barco se llamaba Emma Matilda y con anterioridad "había sido condenado en el Tribunal Mixto Británico y Neerlandés de Justicia en Sierra Leona el 24 de junio de 1829 por incumplimiento de las leyes relativas al tráfico de esclavos". El barco fue pagado con una letra de cambio girada por Campo a favor de Anderson, a nombre de los sres. Zulueta & Co., comerciantes en Londres. El cónsul británico en Cádiz hizo entrega de los certificados al nuevo propietario (*Correspondence Slave Trade*, 1836: 24-25). Sabemos que la Indagadora viajó a New Calabar, cargó 386 esclavos y desembarcó en Cuba 362. El

porcentaje de varones era del 73,7% (Slave Voyages, 2019).

En 1839 los ingleses capturaron el barco Asp, propiedad de la casa de Pedro Martínez y Compañía, de La Habana. Había sido construido en Baltimore en 1839, con 140 toneladas de registro. Siguiendo el anterior procedimiento, el capitán James Tyler lo condujo hasta Cuba, donde el capitán Ramón García Bior se hizo cargo de él y lo llevó hasta Benín, a los ríos Nun o Bras para tomar esclavos. Su carga era tabaco y metálico para las compras. Su tripulación la formaban ocho estadounidenses y 21 españoles, de los cuales 18 se habían registrado como pasajeros como parte de la simulación (*Correspondence Slave Trade*, 1841: 28-29). En mayo de 1841 las autoridades británicas informaban del apresamiento del Liberal, otro nombre cuya declaración política encubría el tráfico de seres humanos. El capitán era Pedro Chicota. Había partido de Lisboa con pasaporte de 2 de septiembre de 1836 a nombre de Francisco García, siendo su capitán Francisco dos Santos. Se dirigió a Pernambuco y a otros puertos de Brasil, de donde regresó a Portugal. Desde octubre de ese año hasta mayo de 1839 no pudieron ser precisados los movimientos del buque. En la última fecha, el cónsul de Portugal en La Habana lo despachó para Montevideo y regresó a La Habana en octubre de 1839. Existían evidencias de que en enero de 1841 la goleta viajó de nuevo a Uruguay, aunque su ruta verdadera era un puerto africano donde compraba esclavos. De lo que se deducía que entre 1836 y 1841 se había dedicado al tráfico. Al ser apresado, la documentación encontrada incluía un libro con numerosas direcciones de comerciantes británicos y de otros países, en Inglaterra, Francia, etc., entre los que se contaban, de los residentes en Londres, los señores Zulueta & Co., el señor George Redman, los señores Aguirre Sulfite y Murrieta, y el señor F. Giro (*Correspondence Slave Trade*, 1841: 81-82).

Al ofrecer a *lord* Palmerston la relación de casos examinados durante el año 1840 en los Tribunales Mixtos, el comisionado en Sierra Leona destacaba que el principal resultado había sido la destrucción de ocho factorías de esclavos de Gallinas, con la emancipación de 841 esclavos que hubo de entregar el rey Siaca, preparados para su venta, y la supresión de derechos sobre no menos de 13.000 esclavos cuyo precio se había adelantado. El valor de las propiedades destruidas podía estimarse entre 100.000 y 500.000 libras esterlinas, hasta tres millones de pesos. "Estas

medidas de hostilidad hacia los traficantes de esclavos fueron [...] llevadas a cabo por los jefes nativos, entre los cuales y los traficantes de esclavos, creemos, ahora se ha establecido una disputa tan seria que hace imposible, al menos por un tiempo considerable, el restablecimiento allí de factorías de esclavos". El comisionado deducía que esta acción y bloqueo de la armada dejaba a los nativos privados de "sus necesidades adquiridas", al no ser abastecidos como antes, lo cual podía ser un estímulo para establecer un comercio legítimo "agradable para los amigos de la humanidad y beneficioso para África", es decir, para africanos y británicos ajustados a la ley. La actuación punitiva había permitido obtener cartas y libros españoles. Por ellos supieron que en Domboeorrow, el establecimiento de Pedro Martínez y Compañía "que últimamente dirigía Pablo Álvarez" —a quien en otro capítulo hemos encontrado regresando de La Habana a Gallinas—, el número de esclavos adquiridos en catorce meses y medio, del 1 de agosto de 1839 al 19 de octubre de 1840, fue de 1.465, con un promedio anual de 1.212; el número de esclavos embarcados en ese periodo fue de 1.710. El promedio anual de salidas de Gallinas podía estimarse entre 9.000 y 10.000 esclavos. Las cartas enviadas de Gallinas a La Habana, en septiembre y octubre anterior, indicaban que la vigilancia del escuadrón británico arruinaba sus expectativas. Entre otros objetivos, se había destruido la factoría de Théodore Canot en New Sesters, y este se había comprometido a renunciar a la trata, privando a Pedro Blanco "de uno de sus agentes más activos, vigilantes y valientes" (*Correspondence Slave Trade*, 1841: 7-10).

Poco después de la destrucción en 1840 de las factorías, volvieron a ser repuestas. Si el cerco se estrechaba, los recursos legales, las tasas de beneficios del negocio ilegal y la participación de múltiples actores, algunos poderosos en la esfera internacional, reavivaron el tráfico. En 1840 el embajador de los Estados Unidos en Londres presentó una queja oficial por la detención, un año antes, por el crucero de la Armada británica Forester del bergantín de bandera norteamericana Mary. El navío "propiedad de Peter Sabate [Pedro Sabaté], de la ciudad de Nueva Orleans, y bajo el mando del capitán David Tomlinson, ambos ciudadanos de Estados Unidos", había zarpado de La Habana el 21 de junio de 1839 rumbo a Gallinas y Cabo López "con un valioso cargamento de mercancías

perteneciente a la casa comercial de Blanco y Carballo de esa ciudad". Blanco era el conocido factor y traficante de esclavos instalado en esa fecha en Cuba. El buque contaba con el despacho oficial del cónsul norteamericano en La Habana. El embajador se quejaba de los excesos de los oficiales navales británicos sobre los buques y el comercio de los Estados Unidos en los mares africanos, "y más particularmente para llamar su atención sobre una agresión reciente, de un marcado carácter extraordinario, cometido por el comandante de uno de los cruceros de Su Majestad en un bergantín americano en alta mar", que consideraba, decía, un ultraje. En su respuesta, Palmerston explicaba que el Mary había sido vendido por Pedro Manegat a Pedro Sabaté de Nueva Orleans, quien a continuación nombró de capitán a Charles Snowden, la misma persona que meses atrás había designado Manegat como su agente para vender la embarcación. Hay que especificar que Manegat era un conocido comerciante de esclavos, nacido en Cataluña. Sabaté, español nacionalizado, figura en esos años en los registros de Nueva Orleans como capitán de navío. Todo apunta a que era el testaferro de los verdaderos promotores. En los documentos que llevaba el Mary se podía comprobar que los dueños del cargamento eran Blanco y Carvallo, Pedro Martínez y Compañía, Pedro Manegat y Tomás Echeverría, "todos conocidos comerciantes de esclavos", y los consignatarios Tomás Rodríguez Burón, Ignacio P. Rolo y Théodore Canot, de Gallinas, "conocidos desde hace mucho tiempo por los oficiales navales empleados en la represión de la trata de esclavos en la costa, como factores de compra y envío de esclavos". Antes de partir de Cuba, Tomás Echeverría embarcó junto a una tripulación española en calidad de pasajeros; entre ellos, había varios que con anterioridad habían estado enrolados en barcos capturados con esclavos. Echeverría había sido el capitán de la goleta española Norma cuando fue capturado con 234 esclavos (fue capturado en 1835 con un cargamento, tomado en Bonny, compuesto de un 53% de niños). La documentación aprendida demostraba que la tripulación estaba contratada para navegar desde La Habana a Gallinas. El capitán nominal de la expedición era el estadounidense David Tomlinson, aunque su identidad ofrecía dudas, pues figuraba también como Thomason y Pilo B. Tomlimertz (*Correspondence Slave Trade*, 1841: 157, 261). El Mary trasladó 561 esclavos

de Gallinas a La Habana en 1839, de los que llegaron con vida 465.

El británico Terence M. Hughes conoció en 1845 a Pedro Martínez y dejó de él la siguiente semblanza:

> Este hombre ha llevado a cabo el comercio de carne humana desde su niñez, y ha obtenido por el vil tráfico 3.000.000 de dólares [...]. Ha establecido dos grandes casas comerciales, en Cádiz y La Habana, comerciando bajo su propio nombre solo en Cádiz, y en La Habana bajo la firma de 'Martínez y Compañía', y limitando sus operaciones principalmente al comercio de transporte entre la costa de África, Brasil y las Indias Occidentales. Martínez es una persona muy común y de aspecto siniestro, en cuya frente las iniquidades de su profesión parecían empeorar y surcar. Está demacrado y encorvado [...]. La mayoría de los hombres aquí, en su mayor parte, no les gusta su sociedad. En La Habana, donde se quita por completo la máscara y donde el tráfico de esclavos conlleva mucho menos oprobio, don Pedro Martínez es un personaje bastante popular, y allí pasó gran parte de sus primeros días (Hughes, 1845, II: 167).

Martínez falleció en Cádiz en 1856.

CAPÍTULO 7

BLANQUEAN CENTENES

EL ENGRANAJE INDUSTRIAL

¿Cuál fue la incidencia de los capitales formados durante el siglo XIX en la trata y en las empresas esclavistas de Ultramar en el capitalismo español? La pregunta no reclama un balance cuantitativo, aunque sería interesante contar con él, al igual que se evalúan otras contribuciones a la renta nacional, al producto interior bruto. Si se ha estimado para épocas preestadísticas, el reto de construir una estimación no parece imposible. Interesa más, sin embargo, el valor cualitativo de esa contribución, y podemos conjeturar que siempre será así: cuándo y cómo tiene lugar esa contribución de capitales, cuál es el destino de los recursos transferidos en muchos casos a la Península para ser invertidos. Debemos preguntarnos si la lógica inversora de esos capitales de Ultramar era semejante a la de quienes estaban reuniendo capitales en España por otras vías —el comercio, la banca, la agricultura y la industria—, o difiere. En proporción a unos y otros, la respuesta a esta última cuestión es lo primero que salta a la vista: los capitales "indianos-negreros" tuvieron una predilección por sectores económicos "nuevos" de la industria y el transporte o la transformación de la ciudad —que deja de ser una mera inversión refugio o rentista—, y no parece seguir la trayectoria que lleva a la tierra, aun cuando alguno adquiera fincas o cotos de caza.

Bahamonde y Cayuela, (1992: 56-58, 148-149), a partir de testamentos, inventarios *post mortem* y órdenes de transferencia y compras, aventuraron los patrimonios acumulados en Cuba por algunos grandes personajes. En 1854 la fortuna de Manuel Pastor asciende a 1,75 millones de pesos. En 1859 la de Francisco Martí es de 5,9 millones. Entre ambas fechas, el valor del patrimonio de José Antonio Suárez Argudín es de 3,5 millones y el de

José Baró Blanchard llega a los 5,48 millones de pesos en 1858. Los activos de Salvador Samá Martí se calculan en 4,97 millones en 1860. Para que estimemos su importancia, al hacerse cargo de la sucesión de su padre, el banquero Pedro Juan Zulueta Ceballos tasa su fortuna en 1854 en 4,15 millones de pesos. Otras grandes fortunas acumuladas en la trata de esclavos y las plantaciones son las levantadas por Domingo Aldama (4,6 millones), Santiago Cuesta Manzanal (4,52 millones), Antonio Samá Urgellés (3,16 millones). La mayor de todas es la de Julián Zulueta Amondo, con 10,75 millones en 1878, seguido del enigmático Francisco Ibañez Palenciano , con 6,11 millones de pesos en 1867. Aparte quedan Juan Manuel Manzanedo, que en 1873 reúne unos 7 millones, aunque una parte importante ha sido reproducción de capital en la Península; igual sucede con Rafael de Toca Aguilar, propietario de cuatro ingenios, del ferrocarril a Marianao y del *Diario de La Marina*, que llega a poseer 9,17 millones, un su caso en parte heredados —con el título de conde de San Ignacio— de Rafael de Toca Gómez, su padre, y este a su vez de su tío Joaquín Gómez. A partir del seguimiento de una serie de transferencias de capital desde Cuba al exterior, los citados historiadores concluyeron que los títulos empresariales, de navieras y consignaciones, de empresas y casas comerciales reunieron el 37% de los caudales trasladados a España entre 1840 y 1868. La proporción es mayor en Cataluña, donde se concentran, junto con Madrid, dos tercios del total de las inversiones, seguidas de Cádiz, Santander y Bilbao; después de 1868, las dos ciudades absorben el 79% de los capitales repatriados, pero los sectores indicados representan únicamente el 20% de las inversiones.

En términos de poder económico (renta disponible en relación con el producto total de la economía), un millón de pesos cubanos de 1855, que hubieran sido depositados en los Estados Unidos, equivale a 5.260 millones de dólares en 2020. Zulueta habría dejado en herencia el equivalente hoy a 26.400 millones de dólares; Ibáñez Palenciano unos 15.200 millones (Measuring Worth, 2021).

El capital "indiano-negrero" facilita la base de un proceso que en ciclos sucesivos proporciona más capital y, después, mucho más capital, si se es capaz de no incurrir en quiebras, muy raras entre estos sujetos. En la reproducción intervienen las decisiones y las oportunidades. Pero la

existencia del primer capital es imprescindible para poner a rodar el proceso: "[…] nadie se pregunta por qué medios logró el primer millón que le sirvió de base para adquirir los demás", escribe Francisco Bru refiriéndose a su cuñado Antonio López y López, marqués de Comillas, el mayor magnate de su época, cuando se dispone a desvelar que su fortuna, no inferior a cuarenta millones de duros, se había acumulado en un periodo corto de su vida, 20 años, pero tenía un origen oculto y secreto (Bru, 1885: 27).

¿Qué relación existe entre el capital formado en la trata y el naciente capitalismo industrial español del siglo XIX? Hay que distinguir tres aportes. Sobre la esclavitud provista por la trata se levantó el emporio cubano exportador que hizo de la provincia de Cuba la de mayor capacidad de absorción de las manufacturas y bienes agrarios españoles durante casi un siglo, con la incidencia en el largo plazo que esto tuvo en la demanda y la reinversión, el sector naval y la transformación de sectores artesanales. Las exportaciones cubanas, de otra parte, generaban un inmenso superávit comercial a España que alimentaba la demanda de bienes de consumo en la colonia y compensaba el déficit por balanza de pagos española. Una segunda contribución consistió en la transferencia de capitales a la Península, a España en sentido estricto, que directamente ingresaron en sectores industriales, transporte y banca, con dos consecuencias, el impulso modernizador y la asunción de riesgos poco habituales, impulsados a colocar pronto grandes sumas de capital disponible. En tercer lugar, en relación con lo anterior, los indianos traficantes de esclavos, aquellos que venían de participar en el comercio, aportaban una mentalidad distinta, formada en una economía tan dinámica, abierta e internacional como la de Cuba, a la que no eran ajenos los contactos internacionales, fuera en la misma trata o en el comercio en general. Antes de impulsar un sector nuevo, varios de los retornados visitaron los Estados Unidos e Inglaterra, se familiarizaron con la técnica y los procesos industriales, estrecharon contactos con casas financieras y navieras. Varios de ellos, también, colocaron parte de sus caudales en otros países. Regresaron de las colonias con ánimo especulativo y "espíritu" empresarial. A sí mismos no se veían como rudos traficantes de seres humanos, sino como hombres de negocios triunfadores en una época que ensalza precisamente esas cualidades. Habían arrasado con todas las

dificultades que se les habían presentado, habían burlado en muchos casos a la Armada británica, la más avanzada de la época, habían sorteado tribunales de justicia, inconvenientes en la costa africana, epidemias a bordo y naufragios, sabían negociar la compra de barcos en los Estados Unidos e Inglaterra, girar letras a escala internacional a través de los intermediarios más insólitos, tenían contactos en numerosos países. Con anterioridad, nunca había existido en España un grupo, a la vez y tan numeroso, de comerciantes y hombres de mar internacionalizados. Cuando desaparezcan esas generaciones, habrá de transcurrir un siglo para que vuelva a verse algo semejante. Fueron la mejor expresión en España del "burgués conquistador". Solo que la acumulación la habían realizado traficando con personas y muchas veces poseyendo plantaciones con esclavos.

Las obras de Sven Beckert (*El imperio del algodón*) y Edward E. Baptist (*The Half Has Never Been Told. Slavery and the Making of American Capitalism*) muestran la estrecha vinculación entre la violencia que caracteriza la producción del algodón mediante esclavos y la abrumadora incidencia del sector en los procesos de industrialización de Inglaterra y los estados del este de los Estados Unidos y, con ello, en el despegue del capitalismo. No es solo un tema de Ultramar: en España, el proceso de industrialización, regionalmente culminado con un éxito indudable en Cataluña, está asociado a la industria textil algodonera. Ese proceso se había iniciado con la manufactura de telas "indianas", tejidos estampados que eran destinados a su exportación a América. La importación de algodón en rama en sustitución de los proveedores de hilado del Mediterráneo y de países europeos cobra impulso a raíz de la independencia de los Estados Unidos, llega a ser predominante a partir de 1797 y en 1805 ha conquistado la totalidad del mercado importador. El primer puerto de procedencia del algodón es Cartagena de Indias, seguido de las plazas venezolanas de Caracas, Cumaná y Puerto Cabello, lugares de asentamiento de comerciantes catalanes, y a partir de 1814 todos ellos son reemplazados por Brasil, que hasta 1827 se convierte en el suministrador decisivo. En esta última fecha, al igual que sucede en Liverpool, el algodón de los Estados Unidos reemplaza al anterior, conforme indican los registros de los barcos que transportan la materia. Sin embargo, el

dominio del algodón de los Estados Unidos es muy anterior: en 1817 el 40,1% del algodón en rama importado en Barcelona procede de Cuba, por el 39% de Brasil; en 1840, el algodón de los Estados Unidos es el 55,2% del consumido por la industria y el proveniente de Cuba y Puerto Rico suman el 10,8% (Sánchez y Valls-Junyent, 2015). El cultivo de algodón en Cuba fue meramente experimental hasta finales del siglo XVIII, en que lo introducen emigrados franceses procedentes de Saint-Domingue, que llegan con sus propios esclavos. A pesar de que la Corona había incentivado el cultivo de algodón eximiéndole de tributos en 1792 y 1796, los rendimientos más altos del café y el azúcar dificultaron su expansión, dando escaso volumen a la exportación, y prácticamente desaparece después de 1839, hasta el punto de tener que importarlo la isla para sus necesidades (Pezuela, 1863, I: 74). En definitiva, la mayor parte del algodón que tiene por origen los puertos españoles del Caribe procede de Nueva Orleans y Pernambuco. En todas las geografías que llevamos citadas en el aprovisionamiento de algodón en rama, sea Venezuela, Nueva Granada, el Caribe español, Brasil o los Estados Unidos, el trabajo es esclavo.

Entre 1839 y 1860 el peso de la industria textil algodonera en el índice industrial de Cataluña se encuentra entre el 40 y el 52%, según los datos fiscales, y se eleva en torno a un 50% más de acuerdo con las estimaciones de Jordi Maluquer (1994), según el cual, Cataluña se cuenta entre las regiones con mayor intensidad en dedicación textil del mundo, solo superadas por el Lancashire y Nueva Inglaterra. El textil representa el 23% del valor añadido industrial de España en 1860, casi uno de cada tres operarios de la manufactura española se emplea en el sector algodonero. Cataluña representa el 21,5% del valor añadido de la economía española en esas fechas. Y el peso de la industria catalana en la economía española se hallaba al alza casi en la misma proporción que lo hacía su dependencia del algodón, hasta 1861 facilitado por mano de obra esclava. Cuando el estallido de la guerra de Secesión suspenda el suministro, la "hambruna de algodón" ocasionará un colapso del sector a nivel mundial. Los precios de la materia se dispararon por cuatro y cinco veces, y amplias regiones del planeta encontraron un aliciente para sustituir cultivos, muchos de ellos alimentarios, por el de la fibra textil (Becker, 2014). Los precios regresaron a niveles anteriores a 1860 durante la Gran Depresión

finisecular (1873-1896).

Desde 1834, a raíz del cierre de los puertos del Misisipi a barcos españoles, hasta 1845, en que se derogó, La Habana y San Juan tuvieron depósitos comerciales a los que barcos norteamericanos llevaban el algodón en rama que luego era trasportado por barcos españoles hasta Barcelona gracias al derecho diferencial de bandera del que disfrutaban. Solo en 1844, 147 buques españoles estaban dedicados a este tráfico, aprovechado para llevar vinos y otros frutos a las Antillas. Entre quienes consiguieron la supresión del depósito, permitiendo el comercio directo con los Estados Unidos se hallaban los principales importadores de algodón, entre ellos las casas Torrents y Miralda, Miguel Biada, Esteban Badía y José M. Serra (Fradera, 1987: 250-251). Los citados, con intereses en el pasado o todavía vivos en el comercio ilegal de esclavos con Cuba.

Donde dicen "capitales indianos" debe decirse en muchos casos, que habrán de ser precisados, pues no abarca la totalidad, "capitales negreros". El enfoque "indiano" oculta la procedencia del capital, lo desvincula de la trata y la esclavitud, lo resitúa en una simple transferencia financiera. La combinación entre algodón y esclavitud, para el caso español, no se circunscribe al trabajo con el que es producido. En 1853 un informe del consulado inglés de Barcelona señalaba a los hermanos Pablo y Carlos Torrents Miralda como consignatarios del navío Paquita, propiedad del traficante de esclavos Samá (Fradera, 1987: 72). Los hermanos Torrents Miralda son comerciantes e industriales —poseen una fábrica lanera—, inversores en compañías de navegación (Tintoré y Cía.) y accionistas de banca (Banco de Barcelona). Se contaban entre los principales importadores de algodón de los Estados Unidos. En las décadas anteriores, Carlos Torrents ha combinado sus negocios en la Península con la financiación de expediciones a África, negocio que continúa su yerno José Vidal-Ribas. De hecho, la fábrica de Manresa de Pablo Miralda y Cía. fue levantada con los beneficios de la trata a la que se dedicaba desde al menos 1814, con corresponsal en Veracruz.

La fundación de fábricas movidas a vapor en Cataluña conoce una gran expansión en las décadas de 1830 y 1840. Algunos de los nuevos empresarios proceden de la manufactura del interior del principado, muchos del comercio, y entre estos destacan los indianos retornados de las Antillas: "Los hermanos Pere y Miquel Carbó i Rovira, los hermanos Pau y

Carles Milá de la Roca, Jaume Torrens, Joan Amell, Josep Maria Serra, Josep Vilanova o, el más conocido todos, Joan Güell" (Raveaux, 2005: 163). Juan Güell Ferrer será uno de los industriales más importantes del periodo y entre sus socios tendrá a Celedonio Ascacíbar, cuya fortuna, como en los casos anteriores, se había acumulado en Cuba. Igual sucede con sus otros socios en la sociedad La Barcelonesa: Manuel de Lerena, José María Serra y Mariano Sirvent Urgellés.

José María Milá de la Roca —de la rama esclavista proveniente de Cuba— es socio financiero de la empresa de Pablo Muntadas y Hermano (Raveaux, 2005: 183). La familia Muntadas, con la participación financiera de José María Serra, funda en 1847 La España Industrial, la mayor y más moderna fábrica textil algodonera del país. Entre sus accionistas y miembro de la junta de gobierno figura José Antonio Muñoz, conde de Retamoso, hermano de Fernando Muñoz —duque de Riánsares y marido de la exreina gobernadora María Cristina de Borbón—, en una década en la que el matrimonio Borbón-Muñoz se dedica a la trata de esclavos con destino a Cuba. Siendo José Antonio Muñoz testaferro de su hermano, las inversiones llevadas a cabo en el periodo forman parte del proceso de "blanqueamiento" de capitales obtenidos en el tráfico de africanos. Entre los accionistas de La España Industrial se encontraba el traficante negrero Jaime Badía, quien pasó a presidir la sociedad al poco de constituirse y dirigió su comisión delegada. Otro accionista al que se encomendaron funciones de gestión fue Celedonio Ascacíbar, el socio de Juan Güell. En la constitución de La España Industrial , Riánsares toma 500 acciones y su hermano José Antonio , 250, lo que hace que juntos sean los cuartos accionistas de la compañía. Badía adquiere 300; Manuel Lerena, 200; Mariano Sirvent, 50; José María Serra, 40; Ascacíbar, 15. El duque de la Unión de Cuba, el ex capitán general de la isla Miguel Tacón, se reservó 40 acciones. Tacón había acumulado capital mediante cohecho (cuota por esclavo desembarcado) y prevaricación (venta de negros "emancipados", legalmente libres y bajo custodia de la autoridad), y con la participación directa en el negocio negrero a través de sus protegidos, Joaquín Gómez y Manuel Parejo. Poco más tarde, José Xifré adquiere 200 acciones; los Milá de la Roca, 222 (Gutiérrez Medina, 1997). Todos ellos participaron en el comercio transatlántico de esclavos en su fase ilegal y clandestina.

Àngels Solà ha descrito el comportamiento económico de los indianos

inversores en industrias textiles. Antes que convertirse en fabricantes, fue más frecuente que invirtieran en sociedades en comandita con otros socios (2001: 164). No restó eso importancia al fenómeno: en tres lustros se levantan siete fábricas en la Vilanova i la Gentrú, que importan cuantiosos capitales y la contribución decisiva es del capital llegado de América (Soler, 1998). El retorno de indianos de Cuba a Vilanova se concentra en los años 1841 a 1844 y coincide con una coyuntura intensa de creación de fábricas textiles. A menudo queda algún miembro de la familia liquidando el negocio. Entonces, reordenan el patrimonio, invierten, planifican la conservación del capital reunido acordando matrimonios endogámicos (Dorel-Ferré, 1995: 182). Viene a coincidir con la inquietud generada en Cuba con la regencia de Espartero y la llegada del capitán general Valdés a Cuba, que incrementa la persecución del tráfico negrero, que para muchos iba asociado a la prosperidad de los negocios en general. En 1844, la llamada "conspiración de La Escalera" atemoriza a la población. No es extraño que algunos piensen llegado el momento de poner sus bienes a resguardo.

SECRETOS CLAMOROSOS: JOSÉ XIFRÉ Y JUAN GÜELL

José Xifré Casas nació en Arenys de Mar en 1777. Su padre, patrón de barco, era dueño de cuatro bergantines que hacían navegación de cabotaje hasta Cádiz y continuaban viaje a La Habana y Venezuela. En 1785 quiebra en el contexto de la guerra reciente contra Inglaterra, en la que pierde una embarcación frente a la costa de Mobila y se le captura otra, tras lo cual liquida el negocio y se instala en Cádiz bajo la protección de quienes habían sido sus consignatarios, la familia Martínez de Pinillos. Muere en 1787 (Ramón de San Pedro, 2017: 74-82). En 1798 se registra la solicitud de embarque de un vecino, Juan Serra (Sierra), vecino de Vilanova i la Geltrú, para pasar a Veracruz en la polacra San Juan Bautista, de sobrecargo con mercancías, y de su criado José Xifré, natural de Arenys de Mar[64]. Con América sigue comerciando su tío Josep Xifré Horta, instalado en La Habana. Cuando arriba el joven, lleva su referencia y la de otros sujetos, entre ellos, Mariano Carbó Baralt, quien lo empleó, para luego pasar a la tenería de su tío. A Mariano Carbó lo hemos encontrado practicando la

trata a inicios del siglo XIX, con cuyos beneficios levanta dos ingenios azucareros.

La leyenda, con elementos ciertos y una conveniente fabulación, afirma que en Cuba Xifré Casas entró de mozo en un comercio, "con el trabajo continuo, con el ahorro e imponiéndose grandes privaciones, logró un pequeño capital, lo que le permitió trabajar por su cuenta y [...] fué aumentando en empresa y en fortuna", básicamente "dadas las relevantes cualidades de su carácter" (Cabeltó, 1922: 146). Su prosperidad fue rápida: en 1809 compra en Barcelona el laúd San José, de 150 toneladas, en 1809 adquiere el velero Margarita, hasta 1808 tiene contratados cuatro veleros de Arenys para el suministro de zumaque, la planta mediterránea empleada en el curtido de cueros. En La Habana multiplica los negocios y se asocia a José Antonio Mestre en su fábrica de chocolate, a la que suministra azúcar y cacao (San Pedro, 2017: 97-99).

Entró en la fabricación de curtidos, aprendió en los Estados Unidos, fundó una gran tenería. Hacia 1818 se había casado en Nueva York con la hija de un comerciante y corredor irlandés, y se estableció en esta ciudad en 1823, sin duda, en relación con La Habana, donde tenía intereses crecientes. En esta etapa trabó relación con un gallego de pasado dudoso, Pedro Regalado Ximeno de la Riva y García. Ximeno, nacido en Vilagarcía de Arousa, se había enrolado como marino en el comercio atlántico, hasta convertirse en capitán de barco. En los Estados Unidos tuvo estrecho contacto con la casa de comerciantes Harmony Brothers y en un momento dado adoptó el nombre de estos, pasando a llamarse Pedro X. Harmony. El vínculo entre ellos es incierto (¿quién adoptó a quién?) pero el gallego acabó sucediéndoles en el negocio neoyorquino. Por correspondencia posterior, Pedro X. Harmony aparece como socio de Xifré. El gallego americanizado facilitó a Xifré los contactos para las inversiones que llevó a cabo en Nueva York en inmuebles, deuda, acciones de bancos (Ramón de San Pedro, 2017: 113, 117-118). Y el capital, ¿de dónde procedía?

El principal biógrafo, Ramón de San Pedro, trabajaba para Claudio Güell, conde de Ruiseñada, a través del cual conoció al conde de Fontanar, descendiente directo de Xifré, quien puso a su disposición el archivo de su antepasado. El encuentro, rara circunstancia, tuvo lugar durante una reunión de personalidades monárquicas que en 1954 preparaban el primer encuentro entre el dictador Francisco Franco y Don Juan de Borbón, y que

contaba con el patrocinio por los dos aristócratas citados, ambos descendientes de negreros, al igual que el conde de Barcelona. El autor de la semblanza registra un momento de especial prosperidad para Xifré Casas, después de otro de crisis a partir de 1812; tuvo lugar de 1819 a 1822, es decir entre el final de la trata libre y el inicio de la clandestina. Identifica ese trienio con la adquisición de dos edificios y de 43 solares en los que edificaría un barrio. De inmediato, alerta sobre la fácil y errónea identificación entre indianos enriquecidos y "la maliciosa interpretación" que hace de ellos unos traficantes de esclavos, cuando muchos se limitaron a emplearlos en el trabajo; "la tacha de negreros —escribe— no debe alcanzar, en buena ley, a los que se limitaron a adquirir los braceros necesarios para sus labores" (2017: 102). Y a fin de despejar cualquier duda añade que la prohibición legal del tráfico tuvo lugar en 1835, cuando es sabido que estaba prohibido desde 1820, firmándose en la fecha indicada por el segundo tratado internacional. La dedicación de Xifré a la trata, según el autor, caería del lado de las suposiciones o las calumnias.

En 1831 el catalán regresa a Barcelona. Según sostuvo Cabeltó (1922: 146-148):

> Nunca don José Xifré se dedicó a la trata de negros, tan común entonces en la isla de Cuba, y aunque es verdad que los tenía empleados en la fabricación, eran por su dueño muy considerados, vistiéndoles y manteniéndoles con suma decencia […]. El día de San José tenía la costumbre de dar la libertad a uno, pero casi siempre era por demás esa emancipación, porque el sorteado se quedaba otra vez a su servicio.

Es la imagen dulcificada de la realidad violenta de la esclavitud, y es el ocultamiento deliberado de la vertiente, fundamental en el caso de Xifré, de la participación en el comercio transatlántico de africanos esclavizados. El historiador cubano Pedro Deschamps registró la reacción de los esclavos de Xifré —"empleados", en el lenguaje del cronista—, disconformes con paternal trato, en 1835:

> Los trabajadores de la tenería del catalán D. José Xifré, […] en crecido número, dirigido por Hermenegildo Jáuregui, conocido por Taita Hermenegildo, […] blandiendo un rabo de buey o iruque, símbolo de jerarquía, encabezó la revuelta el 12 de julio de dicho año. Igualmente se repitió en 1844, con trabajadores lucumíes, de la misma tenería de Xifré […]. La dotación la componían 130 esclavos, de los cuales 54 eran lucumíes, 26 gangás, 19 congos, 16 caraballes, 6 criollos, 4 mandingas, 2 ararás, 2 macuás y 1 mina.

En el segundo caso, la rebelión, encabezada por los lucumíes Ramón y

Nicasio, tuvo lugar en la noche del 8 de abril de 1844 cuando 33 esclavos se encontraban en la recolección de mangle para el curtido de pieles y los citados líderes "manifestaron sus aspiraciones de ser libres, pues estaban cansados de ser esclavos". Los dirigentes de la rebelión, que prendieron fuego al medio, tenían ascendiente sobre el resto y actuaron después de practicar invocaciones religiosas, según la delación de uno de los esclavos (Deschamps, 1986). La información revela que Xifré mantuvo sus negocios en Cuba después de su regreso a España. La tenería empleaba un elevado número de operarios, en su gran mayoría esclavos y algunos blancos. La totalidad de los esclavos eran "bozales", nacidos en África, en las fechas referidas, llegados casi en su totalidad en la etapa de trata ilegal. En un inventario de 1869 la tenería todavía conserva, junto al registro de semovientes, 46 esclavos, de ellos, solo una mujer, de 17 años (Faes, 2017: 47).

José Antonio Vidal y Pascual es su apoderado general en Cuba. Al fallecer a comienzos de los años cuarenta, Xifré pidió a Joaquín Gómez —uno de los mayores negreros de Cuba— que lo representara en La Habana, lo que el negrero aceptó "en obsequio a la antigua amistad" (Yukari, 2017: 141). En Barcelona, su cosignatario es Antonio Milá de la Roca, cuyos hijos los hemos encontrado en Cuba entre 1810 y 1828; dos de estos, establecidos en Matanzas, gestionaron la sociedad Milá de la Roca Hermanos y Cía., creada por su padre en sociedad con Xifré. Antonio Milá estaba casado con una hermana del consignatario de Xifré en La Habana. Los beneficios generados en Cuba y los Estados Unidos acababan convertidos en letras de cambio sobre casas de banca de Londres, desde donde opera financieramente (Yukari, 2017).

En apariencia, Xifré negocia con cueros: los comparaba en Buenos Aires, donde residía un hermano suyo, Domingo, y en Cuba los trabajaban en su tenería de La Habana, los exportaba a curtidores de Nueva York y Barcelona. Mantenía tratos en Cádiz con el hermano de Pedro Harmony, Francisco Ximenez, bodeguero y exportador de vinos. Su libro diario permite más de una lectura, y así, en marzo y abril de 1826, anota: "Recibí por la goleta americana Liberty, 100 cueros grandes, los que entregué a D. Pedro Harmony para que los vendiese por mi cuenta y abone a mi cuenta corriente, […] recibí por mi cuenta 166 cueros grandes y 159 chicos, los mismos que entregué a D. Pedro Harmony" (Yashima, 2017: 132).

En Barcelona, Xifré orientó sus capitales a la expansión urbana, levantando un gran edificio en el puerto de Barcelona —los Pórticos de Xifré, diez casas contiguas para los que reserva 100.000 pesos (dos millones de reales)— y en Cádiz. En su vertiente filantrópica —inversión en capital social—, construyó el Hospital de Arenys de Mar. Al fundarse en 1841 la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona, Xifré fue nombrado su primer presidente. Calificado de "gran rentista", conservaba una cartera de inversión en deuda en los Estados Unidos y compatibilizaba sus negocios inmobiliarios en España con otros semejantes en Londres y París, a la vez que los recursos seguían llegando de Cuba, donde por otra parte también había realizado grandes inversiones en fincas urbanas —y continuaba haciéndolo en 1831— y poseía una estancia, San Gerónimo Peñalver. En el inventario *post mortem* figuraba todavía esta última propiedad, tres casas y tres solares adquiridos en La Habana entre 1826 y 1829, que dan cuenta de su rápido enriquecimiento, junto con un pedazo de tierra montuosa en Bahía Honda adquirido en 1838 (Faes, 2017: 44-45). Este último dato sería la confirmación de que, una vez regresado a Barcelona, Xifré continúa en el negocio de la trata de esclavos. Bahía Honda, en el extremo occidental de la isla, era un lugar escogido en las décadas de 1830 a 1860 para el desembarco de cargamentos de esclavos. Sin valor agrario, el terreno montuoso en la costa era idóneo para verter en su playa el alijo clandestino directamente en su propiedad, a resguardo de intromisiones, y albergarlos en una cabaña hasta que fueran trasladados a las haciendas de los compradores.

La adquisición de Bahía Honda es algo más que un indicio. En esos años conserva una estrecha relación con el capitán general de la Isla, Miguel Tacón (1833-1838), protector de un círculo de negreros peninsulares, con quien continúa manteniendo correspondencia en los años posteriores, cuando el general se ha retirado. En 1845 Tacón escribe a Xifré informándole del clima de inseguridad que existía en la isla y del abandono de esta de dos mil españoles solo en un mes. O'Donnell se había mostrado implacable ante las conspiraciones de negros y esclavos —decía— y, según le transmitía, algunos trataban de forzar su destitución con el respaldo de los ingleses. Tacón solicitaba a Xifré que escribiera al ministro Francisco Martínez de la Rosa para que impidiera estas maniobras. Tacón conservaba

en la isla relaciones estrechas, también con este catalán a quien un año más tarde solicitaba que hiciera elegir diputado en Cortes a su hijo por el distrito de Arenys de Mar, y a quien respaldó en un litigio en La Habana frente a Manuel Pastor —un negocio de pieles—, logrando la sumisión de este tras hacer que lo presionara el presidente del Tribunal de Cuentas (Faes, 2017: 50-52).

Volvamos sobre su primer apoderado en La Habana, José Antonio Vidal y Pascual. Era nacido también en Vilanova i la Geltrú y llegó a La Habana en 1799 "a recoger los caudales que su padre dejó en la isla de Cuba y demás de Barlovento"[65]. Muy poco antes de viajar a Cuba lo encontramos en su pueblo, en Cataluña, comprando un esclavo a otro comerciante, evidencia de la diversidad de mercancías con las que traficaban los navegantes locales:

> Para expedición de mis negocios [...] vendo [...] a Josep Antonio Vidal y Pascual comerciante vecino de esta villa [...] un esclavo mío negro, convertido en nuestra fe católica, nombrado Miguel de unos quince a diez y seis años, que 10 tengo por título de venta a mi favor [...] en el año 1795 en Santo Domingo (Dorel-Ferré, 1995: 180).

El apoderado constituyó también su propia casa de comercio, José Antonio Vidal Pascual y Sobrino. La sobrina de José Antonio Vidal , Josefa Serra Vidal pasó a La Habana en 1818, dos años después de que lo hiciera su marido, Pablo Soler Roig. Dos décadas después, de regreso a Cataluña, llevan consigo buenos caudales y remesas periódicas de la isla, lo que indica que conserva intereses. Con la dote de la hija de ambos, el yerno, José Ferrer Vidal, un pequeño industrial que en Vilanova dirige la fábrica textil Roquer, Gumá y Cía., fundada por indianos —Gumá en el negocio de la trata—, consigue la mayoría del capital y la transforma en José Ferrer y Cía., después Fábrica de Mar, una moderna instalación fabril donde su suegro tiene un 25% de las acciones. El capital "indiano" teñido de capital negrero está detrás de ese despegue industrial y encumbra al personaje en el aspecto social —pasa a vivir en Barcelona y se sitúa en la alta sociedad—, ideológico —se convierte en voz escuchada del proteccionismo y promueve el Instituto de Fomento del Trabajo Nacional— y político —es diputado en Cortes desde 1865 y senador en la Restauración. La siguiente generación, los Ferrer Vidal y Soler, se caracteriza por sus matrimonios y posición social, económica y política. José se casa con Josefina Güell y Bacigalupi,

hija de José Güell Ferrer; fue diputado por el Partido Conservador y senador; más tarde compró el título pontificio de marqués de Ferrer Vidal. Juan se casa con Luisa Goytisolo Digat, hija de Agustín Goytisolo, antiguo negrero dueño de ingenios azucareros y de esclavos en Cuba; fue diputado del Partido Liberal. Luis funda en 1901, con Eusebio Güell, la primera empresa española de cementos Portland —Asland (vendida en 1993 a capital francés)— y es uno de los principales fundadores en 1904 de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, la raíz principal de La Caixa, actualmente CaixaBank, la primera entidad financiera en España. Luis Ferrer Vidal presidió la Caja de Pensiones desde su fundación hasta 1936; en política fue un catalanista conservador, diputado por la Lliga Regionalista. Su hijo —capital llama a capital, ¿de dónde provienen los primeros cien mil "duros"?— fundaría en 1918 Cubiertas y Tejados. Cía. General de Construcciones, sociedad que a través de una serie de fusiones en las dos décadas finales del siglo XX dará lugar a la empresa Acciona, tercera por tamaño en los sectores de construcción y energía de España.

De entre todos "los buenos patricios que con su trabajo y personal esfuerzo dieron impulso a la actividad productora, fabril y naviera" de Barcelona en la primera mitad del siglo XIX, Arturo Masriera (1924: 358-359) destacó a Güell. La historia de Juan Güell Ferrer está rodeada de misterio hasta su instalación en Barcelona hacia 1835. Se cierne sobre el personaje una controversia que viene del siglo XIX. A diferencia de otros negreros que después se trasladan a España, y cuya relación con la trata atlántica de esclavos está muy documentada, sobre Guëll son más potentes las atribuciones que las evidencias. Sabemos que nació en Torredembarra en 1800. Casi todo lo que sigue forma parte de una construcción que las biografías no han dejado de reproducir desde el siglo XIX. Según las notas aparecidas en vida, en necrológicas y con motivo de la erección de un monumento en Barcelona a su memoria, se recordó que su padre se había establecido en el comercio en Santo Domingo, adonde acudió el muchacho hacia 1809 o 1812 (no consta en las solicitudes de pasaporte) para trabajar en su almacén, hasta que en 1816, ante la intranquilidad política que se adueñaba de la situación regresó a España y se formó como piloto en la Escuela Náutica de la Lonja, en Barcelona. A continuación, en 1820, arruinado su padre por las revueltas de la isla, el joven se embarcó en la ciudad condal para La Habana, donde se empleó en un almacén de

géneros. Las reseñas oficiales describen su progresión: "Mostró su emprendedor espíritu mercantil y con capital pequeño, fruto de sus ahorros, erigióse a la edad de 21 años en director de una casa comercial", que pronto se convirtió en una de las principales (Soller, 1889).

Existe constancia de que en 1803 el padre, Pablo Güell, cargador (comerciante en la Carrera de Indias), casado con Rosa Ferrer, pasa a Cumaná, provincia de Venezuela, en el bergantín El Lobo de sobrecargo con mercancías y donde lleva por ayudante a Jaime Trius. En 1805 vuelve a aparecernos consignando con otros dos socios en La Purísima Concepción, "15 capones toscos, dos tercios, 2 baúles y 300 botijas con efectos y frutos extranjeros y del Reyo", valorados en 55.060 reales de vellón. Desde Cádiz, antes de partir, escribe en catalán una extensa carta a su mujer —donde Pablo menciona a Joanet— y hace profesión de proceder de "gente de buena fama y costumbres", cristianos viejos "limpios de toda raza de sangre de moros, judíos, negros, mulatos, herejes y recién convertidos a nuestra sagrada Religión"[66], "sin que jamás hayan ejercido oficio vil alguno…"[67]. Extraña reclamatoria a quienes tenían por oficio el comercio de toda suerte de géneros, que en la costa Caribe incluye la compraventa y el servicio de esclavos: buenas costumbres, repudio de los oficios viles (mecánicos) y limpieza de sangre… signos del cristiano viejo.

En Cumaná, desde los días de la Compañía de Comercio de Barcelona, existe una extensa colonia de comerciantes catalanes que controlan la actividad mercantil del oriente de Venezuela, con La Guaira, Puerto Rico y, de contrabando, con Trinidad, Curazao y St. Thomas.

Como escribe Alexander Walker en 1822 en su libro *Colombia*: "El tráfico de por menor en Cumaná está casi todo en manos de Catalanes, Bizcainos y Canarios. Estos individuos eran por lo general marineros, que empezaron su tienda con unos pocos pesos, y después adquieren caudal por su frugalidad e industria". Los catalanes también establecieron fábricas de soga. Cumaná exportaba ganado, tasajo y pescado salado a otras partes de Venezuela y a las islas de Barlovento, de donde importaba útiles de hierro, provisiones y mercancías de contrabando, con ganancias siempre moderadas (Walker, 1822, I: 168-169).

Cuando Humboldt visita la población le atribuye unos 18.000 habitantes y destaca la influencia de los colonos españoles en las costumbres,

industria y comercio. Encontró en la región un número poco considerable de esclavos, pero allí presenció "la primera venta de los negros" (1826: 334). Cumaná fue hostigada en 1811 durante la primera campaña de independencia y después del desembarco en 1816 de Bolívar y proclamación de la república, la ciudad concentró numerosas fuerzas realistas antes de su toma a comienzos del año siguiente. Por el contrario, Santo Domingo permaneció en manos francesas hasta su reconquista en 1809 y no vivió un clima de inestabilidad política hasta 1822. Es verosímil, en consecuencia, que Juan Güell fuera enviado, como otros muchos niños y muchachos catalanes en el periodo 1808-1809, con su padre a Cumaná, y que este lo hiciera regresar en 1816 al tener noticia de la reanudación de la guerra, así como que en 1817 el padre perdiera el negocio como consecuencia de la entrada de los insurrectos en la ciudad donde se hallaba establecido. De haber emigrado Pablo Güell a Santo Domingo, debió tener lugar en esa fecha tardía. En cualquier caso, regresó después a Barcelona y falleció en 1837, a pesar de que las biografías de Juan —quien pagó un funeral suntuoso— lo presenten huérfano desde 1820.

Los estudios de piloto de navegación se cursaban en tres años. En 1819 Juan Güell debió concluirlos. No obstante, a la condición de piloto tercero se accedía después de haber llevado a cabo dos travesías con América. En esa fecha, y en 1820, el tráfico esclavista se hallaba en su apogeo. Desde 1816, como se ha indicado, no había dejado de crecer ante la perspectiva de su cierre inminente. La demanda de barcos y de pilotos y tripulaciones era incesante, de manera que no le hubiera sido difícil embarcar en uno de ellos. Nada tiene de extraño que en 1820 pueda estar en La Habana empleado en un comercio. En 1820 solo se admitió la entrada en Cuba de los barcos negreros que hubieran partido hacia África antes de mayo. Hasta 1824 el tráfico negrero cayó hasta cifras muy bajas. A continuación, clandestino, no dejó de practicarse en escala creciente hasta 1841, para luego estabilizarse. Es el momento en que los beneficios son más altos y más rápidos de obtener. Coincide con la mayor actividad de la Armada británica en el Atlántico en la persecución de la trata.

Las biografías que en vida elaboraron su historia lo sitúan juntando sus ahorros, 2.000 pesos, con los de dos amigos, que aportaron 8.000, para fundar una casa comercial que Güell dirigió con tanto acierto que, en 12 años, en 1835 (otros relatos mencionan 1833), le permitió retirarse a

Barcelona con una fortuna. Supuestamente —la historia viene de su propio circulo y la consagra Vicens Vives en su nota biográfica: "solo un golpe genial hizo el milagro, y Güell lo tuvo" (1980: 338)— Juan compró la totalidad de mercancías de primera necesidad del puerto de La Habana y ejerció durante cuatro años un completo monopolio. La historia cae por su peso: nadie estaba en condiciones económicas de acaparar el volumen de mercancías de la plaza, una de las más activas del mundo, con más de 1.500 barcos entrando en su bahía a lo largo del año; el puerto siguió abierto con un intenso tráfico mercantil con Estados Unidos y Europa. Desde 1818 la isla tenía facultada comerciar con el exterior y, de hecho, lo estaba haciendo desde 1796 en que se autorizó el comercio con neutrales. Sencillamente, la explicación carece de cualquier sustento. No hubo tal monopolio de un comerciante.

La suma de 10.000 pesos, de otro lado, siendo respetable para iniciar una actividad mercantil, era insuficiente para acometer una expedición negrera por sí misma, aunque no para tomar parte en una de ellas con una cuarta o quinta parte. Ninguna actividad lícita de la época posibilitaba esa acumulación de capitales que no fuera la trata, en especial en su periodo ilegal. La Habana no era una veta de oro o plata que aguardara ser descubierta y explotada en secreto. En el caso de Juan Güell, su especialización profesional-marítima respalda algo más que una conjetura. De otro lado, su incremento patrimonial extrañamente tampoco deja rastro ni en Cuba ni en España, como hubiera sido normal en cualquier actividad mercantil. El capital reunido por los comerciantes negreros y los esclavistas no se refleja solamente en las transferencias llevadas a cabo desde Cuba. Los compradores de Estados Unidos y Gran Bretaña son corredores de azúcar y almacenistas que liquidan parte de los pagos en bancos de la plaza donde radican. Eso explica también la facilidad de sus inversiones en esos países, en bienes raíces, industrias, navieras y comercios. En otros casos, los beneficios se remiten en onzas y centenes de oro en embarques sucesivos. Güell no aparece en registros notariales ni en letras de cambio pagaderas en Barcelona.

En los años siguientes, Güell viaja por Europa y en 1838 lo hallamos en sociedad con Mariano Serra y otros socios fundando el taller La Barcelonesa, dedicada a la construcción y reparación de maquinaria textil; a los técnicos los ha contratado en Inglaterra. La Barcelonesa se

transformará en Tous y Ascacíbar y Cía. (1841), germen de la empresa La Maquinista Terrestre y Marítima (1855), la más importante del sector en España, constructora de máquinas, calderas, motores y locomotoras y puentes, cuya razón se conserva hasta 1989, siendo después absorbida por la francesa Alsthom. Celedonio Ascacíbar, nacido en Chile, es en 1832 apenas un escribiente en la intendencia de Cartagena cuya titularidad ocupa su padre.

El otro negocio en el que destaca Güell es el textil, con la fabricación de hilados y, sobre todo, la introducción en España de la fabricación de la pana, tejido que se hace muy popular en la vestimenta de trabajadores urbanos y rurales. Al efecto, constituye en 1849 la sociedad Güell, Ramis y Cía., en la que Domingo Ramis, un mecánico, es el impulsor del sector. Al efecto, pone en marcha la fábrica del Vapor Vell de Sants y un año después emplea a mil trabajadores.

Juan Güell tomó parte activa en la fundación del Banco de Barcelona (1845) y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona (1847-1850). Después se puso al frente de empresas de marina mercante, invirtiendo en tierras en Lérida en 1860. Falleció en 1872.

Su hijo Eusebio Güell Bacigalupi heredó las participaciones empresariales y fundó la Compañía General de Asfaltos y Portland Asland. Encargo a Gaudí la construcción del Parque Güell y fue uno de sus mayores mecenas. Fue el primer conde de Güell. En 1871 contrajo matrimonio con la hija de Antonio López y López, Isabel López Bru, uniendo dos de las sagas negreras más encumbradas en la época. Estos fueron padres, entre otros, de Juan Antonio Güell y López (III marqués de Comillas) y de Isabel Güell y López, quien casó con Carlos de Sentmenat, IX marqués de Catelldosríus y Grande de España, bisabuelos de la actual XII marquesa de Catelldosríus, la diseñadora de moda y empresaria Ágatha Ruiz de la Prada y Sentmenat, descendiente directa de los eximios negreros López y Güell; el linaje continúa con la descendencia habida con el influyente periodista Pedro J. Ramírez, director de *Diario 16* y fundador y director de *El Mundo* durante 25 años. El actual conde de Güell es Juan Alfonso Güell y Martos. Un tataranieto de Eusebio Güell y Luisa López Bru —la sexta generación desde Antonio López y Juan Güell— es José Joaquín Güell y Ampuero, hijo de Juan Güell de Sentmenat, sobrino de Ágatha Ruiz de la Prada. Fue

director general financiero del grupo de comunicación Recoletos que edita, entre otros medios, el diario *El Mundo*. Estuvo casado con Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos, marquesa de Casa Fuerte, que ha sido diputada en las Cortes y portavoz del Grupo Popular, historiadora y periodista, con descendencia del matrimonio.

EL NUEVO S*ELF-MADE MAN*: LA FAMILIA FLAQUER Y ALGUNAS POR EL ESTILO

Jaime Badía Padrines viajó a Matanzas en 1812 con la edad de 16 años para incorporarse al comercio de su tío Esteban Badía Conje, dedicado al corretaje de azúcar. Dos años después se hizo cargo del negocio por fallecimiento de su pariente y quedó protegido por el comerciante Tomás Gener, con gran influencia en la comunidad catalana de la ciudad y diputado en Cortes en 1822. Badía ingresó en esa década en el tráfico de esclavos, que mantuvo después de su regreso a España (Fradera, 1987: 76-77). Un viaje a los Estados Unidos en vísperas de su retorno a Cataluña nos presenta a Badía como un estudioso y conocedor del sistema financiero. Fue diputado progresista en 1841 y 1851 y por la Unión Liberal en 1858. Estuvo entre los fundadores del Banco de Barcelona en 1845 y fue su administrador, permaneciendo en su junta hasta su muerte en 1863 (Blasco, 2007). También participó en 1856 en la creación de la Sociedad del Ferrocarril de Barcelona a Tarragona. Badía era sobrino de Mariano Flaquer Lluch, quien estaba casado con una hermana de su madre, activo en la trata al menos hasta 1821, por lo que estas relaciones pudieron serle de utilidad en sus inicios.

Mariano Flaquer Lluch, a quien hemos encontrado en 1820-1821 promoviendo una expedición esclavista, operaba en 1821 bajo la razón social Mariano Flaquer e Hijo. El hijo era Mariano Flaquer Padrines, nacido en 1792, quien tomaría el relevo de los negocios al fallecer el padre en 1841, convirtiéndose en un activo hombre de negocios en las décadas centrales del siglo: en 1844 se cuenta entre los accionistas fundadores del Banco de Barcelona junto a su primo Jaime Badía Padrines, y es elegido en la primera junta de gobierno, desde 1845 es uno de los cuatro miembros de la primera junta de dirección, puesto que conserva hasta 1853. Es también

el segundo cliente principal del Banco de Barcelona que dirige, y los descuentos los practica fundamentalmente en el ramo del algodón, la fibra producida con esclavos en el Misisipi y que mueve la revolución industrial; en 1845-1846, su casa comercial y su participación individual acaparan el 28% de los créditos del Banco de Barcelona al algodón, por un valor de 140.000 duros. En 1847 ocupa el puesto 21 de mayores contribuyentes por el comercio de Barcelona (Blasco y Sudrià, 2009: 76, 174, 183).

La casa comercial conserva la razón de Mariano Flaquer e Hijo hasta que en 1854 la declaró en quiebra el Tribunal de Comercio, órgano al que había pertenecido, así como a la Junta de Comercio de la ciudad condal. En 1850 se cuenta entre los promotores de la Sociedad del Ferrocarril de Barcelona a Tarrasa y en 1854 entre los fundadores de la Compañía del Canal de Urgel (1854). En la década de 1850 ejerce de cónsul de Venezuela en Barcelona. Los antecedentes "obligan", también la continuidad en las importaciones de cacao que ha sostenido hasta ese momento y que dará origen a un sonado pleito que se resolverá en el Tribunal Supremo cinco años después de iniciado, por una partida de cacao que había consignado Flaquer e Hijo, por la que liberó una serie de pagarés en oro con cargo al Banco de Barcelona, del que Flaquer era director, que fueron protestados por impago.

El primer negrero de la saga, Mariano Flaquer Lluch, tenía otro hijo, Jorge Flaquer Padrines, nacido en 1798 en Torredembarra. En los primeros años, como su hermano Mariano, trabajó en la casa. A comienzos de la década de 1830 aparece establecido en Madrid, dedicado al comercio, posiblemente como consignatario de la empresa familiar. Su posición va en ascenso y una década después es vicepresidente de la Junta de Comercio de Madrid y miembro de su Tribunal, figurando en las guías de forasteros como dedicado al comercio en general y su especialidad es el giro de letras. En 1846 es el director gerente de La Prosperidad, Sociedad Española de Riego, Canalización y Fomento de las provincias de España. En 1851 se cuenta entre los accionistas fundadores de la Sociedad del Canal de Isabel II que proveerá de agua a la capital. Durante esos años se ha relacionado con la alta burguesía financiera que despega con el trasfondo de la revolución liberal-burguesa y la guerra carlista con préstamos y suministros al Estado y la compra de bienes desamortizados. Entre ellos se cuentan los también catalanes Sanfont, Gaspar Remisa y Jaime Ceriola y

Castellá. Ceriola posee una de las mayores fortunas, en 1834 es el cuarto mayor contribuyente de Madrid y se había casado en 1818, poco antes de establecerse en la capital de España, con Josefa Flaquer Padrines (nacida en 1801). Jaime Ceriola y Jorge Flaquer eran, por lo tanto, cuñados, y el gran banquero era yerno del traficante de esclavos que hemos conocido promoviendo un alijo de africanos en 1821. No era esta la única relación familiar entre ambos: Jorge Flaquer Padrines se casó con su sobrina Josefa Ceriola y Flaquer (no Castellá, como erróneamente suele ser apellidada). De manera que la saga del negrero extiende los lazos familiares en varias direcciones que más tarde se reencuentran.

Cuando en 1849 el hijo del financiero y continuador de la saga, José Ceriola y Flaquer contraiga matrimonio, Jorge Flaquer está entre los testigos de la dote que aprueban dar sus padres, junto a destacadas figuras del Partido Moderado como el ministro de Hacienda y próximo presidente del Gobierno Juan Bravo Murillo, Ramón Santillán, que también ha ocupado la cartera de Hacienda, y el mayordomo de la reina (Blasco y Sudrià, 2009: 185). En esas fechas, Ceriola es el tercer cliente principal del Banco de Barcelona que dirige Flaquer. No es solo el crédito personal, sino los lazos familiares los que cimientan las redes económicas.

Entre 1842 y 1845, Flaquer encargó al pintor de Sitges Joaquín Espalter y Rull un retrato colectivo que es conocido por *La familia de Jorge Flaquer*, convertido en uno de los símbolos de la retratística romántica y del registro de la vida familiar de la alta burguesía en la España isabelina. El cuadro recrea una estampa en el salón de la casa —el palacio de los duques de Tamames—, y en homenaje al padre de la esposa, en la pared cuelga un retrato del banquero Jaime Ceriola. La menor de las hijas, Elisa, se casó con un militar, Miguel de la Vega-Inclán, quien en 1878 fue nombrado por Alfonso XII marqués de la Vega-Inclán y en 1882 designado gobernador de Puerto Rico. Un hijo de este matrimonio será el fundador del Museo Romántico de Madrid, que alberga las pinturas de la familia Flaquer y un retrato de Jaime Ceriola de 1835.

Ceriola comenzó sus negocios en sociedad con Gaspar Remisa. Juntos marchan a Madrid y cuando Remisa es nombrado en 1826 director del Tesoro Público, constituyen la sociedad Casals y Ceriola, siendo el segundo el apoderado general hasta la ruptura entre ambos. En 1835-1838 Jaime

Ceriola aparece unido al círculo de banqueros que rodea a Mendizábal, como asentista del Ejército y uno de los grandes compradores de bienes desamortizados en la Mancha y en Cataluña. También es diputado en Cortes y representante de la Junta de Comercio de Barcelona en Madrid. Después se orienta al moderantismo: en 1843 contribuye económicamente al levantamiento contra Espartero en Barcelona, según reconoce Narváez. Es nombrado senador vitalicio en 1853-1854 y de 1857 a 1864. Fue concesionario de la línea de ferrocarril de Barcelona a Martorell y fundador de la Cía. de Caminos de Hierro del Centro, mientras se convertía en accionista y vocal de La España Industrial y accionista mayoritario de La Fabril Algodonera. Ceriola, junto con su yerno, el también banquero Nazario Carriquiri, es el banquero privado de María Cristina de Borbón a partir de 1844. Es muy difícil concebir, por lo tanto, que desconociera sus inversiones en Cuba, en la trata y en plantaciones de esclavos. Esto mismo hubo de ponerle en contacto con el testaferro y socio del matrimonio Borbón-Muñoz, Antonio Parejo, ya que en la misma época es el depositario de los pagos que hace la Hacienda cubana a la antigua regente y parte de ese capital es transferido a Europa.

Los negocios de Jorge Flaquer, por su parte, menguaron. En 1861 es designado contador general de rentas terrestres en Cuba y parte para ese destino. Después será incorporado como contador en la expedición militar a México mandada por el general Juan Prim, como experto en el tema de la deuda. Son puestos de relieve puramente burocráticos, y aun así se ve implicado en una causa por defraudación de la Hacienda insular, cuya culpabilidad no pudo ser probada.

Miguel Viada (luego Biada) Bunyol, había nacido en Mataró en 1789. Como otros paisanos, obtuvo el título de piloto en la Escuela Náutica de Arenys de Mar y emprendió la ruta de las Américas. En Cuba radicaban ya dos de sus hermanos. Su instalación coincide con el *boom* de la trata legal, 1810-1820 y el inicio de la ilegal. En 1833 lo encontramos disfrutando de una posición acomodada en La Habana —Biada y Cía.—, pues es requerido por el capitán general Mariano Ricafort para que integre la junta que prepara la construcción del ferrocarril de La Habana a Güines y espera conectar la zona productora con el puerto, base de una transformación que consumirá un siglo. En 1837 presencia, junto a las autoridades de la isla, la

inauguración del primer tramo del ferrocarril, hasta Bejucal, el primero de Latinoamérica y de la Monarquía española. Se propuso llevar algún día ese signo del progreso a su población de origen. Viada formó parte del círculo de allegados del capitán general Miguel Tacón, integrado por peninsulares hostiles al criollismo y, en su gran mayoría, dedicados a la trata de esclavos. En 1840, Biada regresa a la Península. Al frente de los negocios en Cuba queda su hijo Miguel. Dueño de un capital importante, invierte en minas en Murcia y Almería, además de hacerlo en Cataluña, funda una fábrica de hilatura de algodón en Mataró y se mantiene en el comercio ultramarino. En 1845 constituyó la "Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y viceversa" y tres años después se inauguraba la línea de Mataró a Barcelona, la primera ruta ferroviaria de fines económicos en España.

Sebastián Gumá Carbonell, nacido en Vilanova i la Geltrú, se instala en Matanzas, donde fallece en 1816. Su hijo Sebastián Gumá y Ferrer, nacido también en Vilanova, funda una fábrica algodonera, Sebastián Gumá y Soler, asociado a otro indiano, Pablo Soler. El nieto de Sebastián, Francisco Gumá i Ferrán, regresa en 1849 a Matanzas y prospera en el comercio, al igual que el abuelo, en la trata negrera. Con sus hermanos Casimiro y Joaquín crea la consignataria Gumá Hermanos, y con el tiempo adquiere ingenios azucareros. Joaquín participa en el tráfico de chinos. De regreso a Barcelona, Francisco Gumá interviene en la fundación y dirección de las sociedades Tranvía de Barcelona a Sants (1875), el Banco de Villanueva (1881) y el Canal de Aragón y Cataluña (1883). En 1877 obtuvo la ley de concesión de un ferrocarril entre Valls, Villanueva y Barcelona, con la previsión de enlaces con las líneas Tarragona Reus-Lérida y Barcelona-Tarragona y una cabeza de línea en el puerto de Barcelona. Se desplazó a Cuba para completar la suscripción de capitales y a Estados Unidos e Inglaterra, donde observó los últimos avances técnicos. A finales de 1881 entró en servicio el tramo Barcelona-Villanueva y en los años siguientes se completó la línea. Dirigió la empresa sucesora de esta, Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, sucesora de la primera.

Pablo Soler Roig había llegado a Puerto Rico en 1803, donde su familia tiene tienda, y de ahí pasa a Cuba, donde se asocia a Gumá. Birgit Sonesson (1995: 51-56) ha referido como desde 1778 con la libertad de comercio, los

catalanes se asientan en la menor de las Grandes Antillas, en la década de los ochenta y comienzos de los noventa, a menudo burlando las licencias. Instalan tiendas de ropa, pulperías, quincallerías y tabernas, tomando por socios a veces a vecinos que permanecen en Cataluña. Después adquieren pequeños hatos, cafetales y fundan ingenios en la región de Oriente, y participan del contrabando con Jamaica, Curazao y St. Thomas. Son idas y vueltas. Soler regresa a Vilanova en 1844 con un capital sustancioso y se convierte en gerente de la fábrica de Gumá y Francisco Roquer, luego invierte en fábrica de Ferrer Vidal. Fallece en 1849 (Sonesson, 1995: 123).

No todos los que intervienen en la trata se convierten en grandes empresarios. Pero la atracción por las inversiones innovadoras se encuentra presente en muchos de ellos. Esteban Gatell Roig, otro de los ilustres indianos nacidos en Torredembarra, en 1797, viajó en 1834 al mando de la goleta Empresa a São Tomé y volvió a La Habana con 270 esclavos de los 284 que había cargado. Fue una de las travesías posibles. Al morir en 1865 dejó una cartera de valores en acciones y obligaciones de ferrocarriles por valor de 59.310 duros (Catalá, 2013: 90). Gaspar Roig, después de haber ejercido de capitán negrero durante más de una década, de regreso a Barcelona invierte en una empresa concesionaria de minas y en la Fundición de Bronces y otros Metales. En 1858 promueve la sociedad comanditaria Gaspar Roig y Cía., una naviera de buques de vapor que adquirió dos navíos, uno fabricado en Barcelona por La Maquinista y otro en Liverpool, El Negrito. Su proyección pública la llevó a cabo a través del Partido Progresista, de cuyos comités en la provincia de Barcelona formó parte (Rodrigo, 2017: 119-124).

La acumulación de capital en Cuba en torno al comercio de esclavos tuvo una incidencia que se extiende más allá de la creación o potenciación de un tejido industrial y financiero moderno. Lo vemos en el caso de la familia Bonsoms Sicart. Clemente Bonsoms Tintoré, natural de Tarragona, armador y comerciante de productos agrícolas, era socio de los comerciantes Vidal-Quadras, con casa en Santiago de Cuba, a la vez que había invertido en una industria textil. En 1864 creo la sociedad Braendlin, Muller y Bonsoms, dedicada a la exportación de vino y frutos a América del Sur; cuatro años después formó la Bonsoms, Muller y Bacot dedicada a la exportación de vino, mistela, alcohol, algarrobas y frutos secos; para comercializar otro producto específico, fundó Arroces Hispania, y con la

anterior se orientaba al mercado europeo y a Marruecos a la vez que importaba salazones de Islandia. Parte de estos negocios que transformaron la agricultura de la comarca al consolidar un cauce estable de exportación, se llevaron a cabo gracias a la fortuna de la esposa de Clemente Bonsoms, Teresa Sicart Soler, natural de Vilanova i la Geltrú.

Los Sicart viajaron a América en dos momentos. Isidro Sicart se estableció en el comercio en Campeche, a donde hizo llamar en 1818 a su hijo Isidro Sicart Soler, de 13 años. Es muy posible que con motivo de la independencia pasaran a Cuba. En cualquier caso, ingresan en el comercio de esclavos y se convierten en propietarios de una plantación. El hijo formará la sociedad Mitjans, Sicart y Cía. y a mediados de siglo figura entre los grandes hacendados a la vez que ha realizado adquisiciones de tierras en la provincia de Barcelona. El hijo de Sicart Soler, Isidro de Sicart y Torrents, sobrino de Samá, adquiere el título nobiliario pontificio de conde de Sicart en 1875. Sicart y Torrents fue un destacado bibliófilo y coleccionista. Teresa Sicart permanece en España sin descuidar los intereses que los suyos conservan en la colonia. En 1865, en un documento notarial, posiblemente a raíz del fallecimiento del padre, Teresa Sicart aparece "como una importante propietaria de muelles, tierras e ingenios azucareros con 362 esclavos de ambos sexos y con 152 colonos asiáticos"; en 1883 otorga poderes a su hijo para que pase a La Habana y asuma los intereses familiares que mantiene activos (Socias Batet, 2010: 30-33). He aquí la clave del empuje económico que posibilita a Clemente Bonsoms sus negocios agroexportadores e industriales. El hijo de ambos, Isidro Bonsoms Sicart, continuador de la sociedad Bonsoms y Cía, se casó con María de las Mercedes Chacón y Silva, de una familia aristocrática formada por el habanero Juan Francisco Chacón y Núñez del Castillo y Joaquina de Silva y Fernández de Córdoba, marquesa de Isasi (de la casa de los marqueses de Santa Cruz de Mudela y de los Tellez-Girón, duques de Osuna). Isidro Bonsoms Sicart se convertiría en concuñado de José Xifré y Bëllow-Hamel, nieto del negrero José Xifré Casas, al casarse este con la hermana mayor de su esposa. En mayo de 1936, la viuda de Bonsoms recibiría carta desde Barcelona del gerente de la compañía manifestando el clima social después del triunfo en las elecciones del Frente Popular:

En Cataluña no hemos tenido revueltas ni incendios de iglesias y conventos, pero la revolución aquí

se hace más científicamente y con efectos más desastrosos que en las otras regiones, todo se va paralizando porque ni la industria ni el comercio pueden resistir los excesivos gastos que tienen que soportar.

Al parecer, la presión sindical forzaba al alza los salarios (un modo de proceder "científico" de la revolución, según concluye) y había que reevaluar los costes, una desventaja que los Sicart Soler no tuvieron que afrontar mientras en Cuba dispusieron de 362 esclavos en propiedad y 152 colonos asiáticos, es decir, chinos importados de Cantón. A estos trabajadores, importados entre 1847 y 1874 en número de 125.000, se hacía firmar antes del embarque un contrato por el que renunciaban durante el periodo de vigor —unos ocho años de media— a cualquier reclamación y derecho, y debían aceptar las condiciones de trabajo y la disciplina que se les impusiera. Todo esto los reducía a la condición práctica de esclavos a pesar de ser personas libres; puesto que los costes del viaje y la manutención eran imputados a cuenta de sus salarios; al vencer el tiempo de contrata, debía reengancharse por otro periodo o abandonar la isla a su costa, como ha estudiado Imilcy Balboa (2019). Sobre la base de trabajo forzado, con los oportunos trasvases a la Península, iba fraguando el capitalismo "moderno" español que en 1936 un industrial catalán creía amenazado menos por el asalto al poder de los revolucionarios que por la acción sagaz del sindicalismo.

DE LA TRATA A LA FABRICACIÓN Y LA BANCA: LLANO Y VIDAL-RIBAS

Ramón de Llano y Chávarri nació en la alavesa población de Ayala. Con su hermano Manuel viajó hacia 1800 a Nueva España donde se inician en 1804 en el comercio entre Veracruz y La Habana y la Península. De esa fecha vienen las relaciones con Domingo Martorell, a quien hemos visto vendiendo una partida de 307 esclavos por cuenta de Mariano Flaquer en 1821. En 1819, Ramón y Manuel de Llano crean una casa comercial en Barcelona, donde se establecen después de hacer en Londres y París contactos de tipo financiero y para proveerse de mercancías. La red internacional que organizan comprende la ciudad de México, Veracruz (Cayetano Canaleta), La Habana (Domingo Martorell), Londres (Joaquín

Ruiz de Alcedo), Madrid (su primo Francisco Antonio de Llano) y Cádiz (la casa de su suegro Juan Bautista Dotres). Tienen agentes proveedores de mercancías en Valencia (Juan Sagristá), Olot, Mataró, Reus, etc. (Costeloe, 2009: 160-161). Si no lo han hecho antes, a partir de 1816, Ramón de Llano entra en el comercio de esclavos enviando expediciones a África, en la ruta a Mozambique, al igual que Flaquer Lluch.

Juan Bautista Dotres es un catalán establecido en Cádiz al que en 1802 es posible ver embarcar en su bergantín Santa Eulalia con un cargamento de loza para Cartagena de Indias. Entre 1805 y 1818 constituye la sociedad Dotres y Canadell para el tráfico con América y dispone de ocho embarcaciones. En 1820 radica en Barcelona y su nombre aparece —con Llano— entre los miembros del ayuntamiento que auxilian a los habitantes de la Barceloneta ante un brote de fiebre amarilla. Importa azúcar de La Habana y al mismo tiempo es asentista de harinas del Ejército en Venezuela. Después accede a la Junta de Comercio de Cataluña.

En Terrasa, Llano y Chávarri abre en 1828 una fábrica de tejidos con la razón Pablo Bosch, Escuder y Compañía. Un año después comienza una innovadora política de importación de moderna maquinaria desde Inglaterra (un máquina doble de vapor cuya patente se había registrado en Leeds solo cuatro años antes), de Bélgica y Francia. En 1834 fusionó Bosch y Compañía —como había pasado a denominarse— con la empresa de que los hermanos Oller tenían en Rubí, y pasó a llamarse Oller Hermanos y Cía., aportando la mitad del capital Ramón de Llano y sus sobrinos, hijos del difunto hermano Manuel (Solà, 1991). Llano y Chávarri tuvo también en Cataluña varias fábricas de aguardientes orientadas tanto al comercio con México —que se clausura en 1821— como al tráfico negrero. Declarado liberal, Llano tiene participación en política durante el Trienio —es comandante de milicias— y modera después sus posiciones. En 1834 es elegido procurador en las Cortes del Estatuto Real (1834), estableciéndose de manera definitiva en Madrid en 1837. En 1838 fundó la sociedad Llano y Cía. Sus intereses se diversifican: obtiene del Gobierno concesiones públicas —el arriendo de la renta de aguardientes y licores, renta de pólvora y salitre, la sociedad de guardacostas— y compra bienes desamortizados en Arganda del Rey, donde establece una bodega de vinos. Después se ve haciendo negocios con José de Buschental y otros agiotistas

de la época.

En 1839 su hija casa con el coruñés Gonzalo de Vilches, quien a partir de 1840 y hasta 1865 será diputado en Cortes por el Partido Moderado de forma casi ininterrumpida. En 1844, Llano se contó entre los promotores y accionistas del Banco de Isabel II, situándose en el círculo de los especuladores que rodeaban a José de Salamanca amparados por la reina madre. Esto explica que, en 1847, en el momento de mayor influencia de Salamanca, cuando ejerce de ministro de Hacienda y por breve tiempo de presidente del Gobierno en funciones, la reina concediera a Llano, antiguo negrero, el título de conde de Vilches.

La hija del encumbrado hombre de negocios, Amalia de Llano Dotres, será una de las figuras fulgurantes del panorama social de la etapa central isabelina. Persona cultivada, promueve y participa en salones literarios, escribe dos novelas y es una activa promotora de la vida social de la corte. En 1853 Federico Madrazo retrata a condesa de Vilches en una de las pinturas más notables del Romanticismo español.

El Banco de Barcelona fue fundado en 1844 con un capital social de 5 millones de pesetas, equivalente a un millón de pesos cubanos, lo que da cuenta del potencial financiero de los comerciantes-banqueros de la colonia, capaces de reunir por sí solos esa cantidad en algunas ocasiones, o de los traficantes y plantadores que multiplican por tres, cinco y veinte esa suma. De los accionistas, en la junta de gobierno del banco encontramos a Jaime Badía, Juan Güell Ferrer, Manuel de Lerena y a José María Serra Farreras, su director. A lo largo de su existencia, los mayores inversores fueron Juan Güell Ferrer (1,9 millones de pesetas) y Antonio López y López (1,7 millones), incluyendo también a José Vidal-Ribas (1,4 millones). El Banco de Barcelona se mantuvo activo hasta 1920, en que realizó una suspensión de pagos, siendo liquidado en los años siguientes. Los activos y pasivos subsistentes pasaron al Banco Hispano Colonial en 1932, que en 1950 sería integrado en el Banco Central y seguirían la suerte de este: la fusión con el Hispanoamericano en el BCH y, por último, la absorción por el Banco de Santander en 1999.

José Vidal-Ribas, natural de Sant Feliu de Llobregat, se estableció en Barcelona con una tienda droguería y en las décadas de 1840 y 1850 aparece en la Junta de Comercio e invirtiendo en sociedades financieras como las citadas. En 1855 fundó la compañía Vidal, Mustich y Cía., con un

capital de 75.000 duros, en la que era socio a partes iguales con el industrial manresano Carlos Torrens i Miralda, su suegro, quien venía dedicándose al tráfico de esclavos. En la sociedad tenían una participación Joaquín Roig y Domingo Mustich. Roig aportaba tres embarcaciones que ya estaban activas desde hacía al menos dos o tres años en el comercio con el golfo de Guinea, donde llevaba vino y aguardiente y aparentemente se dedicaba a la compra de aceite de palma, cuando los productos exportados servían de medio de compra de esclavos y el comercio de palma era un pretexto para explicar su presencia en la costa de Guinea y justificar que viajaran con un elevado número de toneles vacíos, que después servirían para el acopio de agua en el viaje a América. Domingo Mustich, junto con un hermano, residía en Sierra Leona como delegado de la compañía. El bergantín Fernando Po fue apresado por los ingleses en 1855 acusado de dedicarse a la trata de esclavos. El tribunal que lo juzgó no pudo probarlo y la presa fue declarada ilegal, por lo que años después su propietario fue indemnizado. En 1857 fue apresada una segunda embarcación de la compañía, la corbeta Conchita, después de una travesía con mercancías a África y un viaje desde ahí a Salvador de Bahía, en Brasil, donde adquirió tabaco y otros artículos de los que solían dedicarse al comercio de esclavos, para ser luego capturada frente a las costas africanas. Esta vez, el tribunal de Sierra Leona declaró legítima la presa y consideró probado que se dedicaba a la trata al hallar injustificado el número de toneles para agua que llevaba y el gran número de tablones con los que se podía construir una cubierta que albergara bajo ella a unos 400 esclavos. La sociedad estuvo activa hasta 1863 (Cabana, 2011: 49-52). Todo apunta a que la Conchita transportó esclavos a Brasil y retornó por una segunda expedición cuando se vio sorprendida por los británicos. En el trayecto desde Barcelona —donde embarcó los tablones según declararon— y de Bahía a África, la cubierta se llevaba desmontada, como era habitual en embarcaciones de esta envergadura dedicadas al comercio general.

El catalán Domingo Mustich era un buen conocedor del mercado de esclavos en África. En 1844 viajaba de tercer piloto en el falucho El Pepito con el capitán Juan Más, natural de Vilassar del Mar donde era conocido como Xicarró. El primer piloto era Pedro Más, hermano del capitán y conocido por "el Pigat". El barco El Pepito llevó 453 esclavos a Bahía, llevó otros 372 cerca de Río de Janeiro. En su tercera expedición, a comienzos de

1845 fue capturado por los ingleses cuando había embarcado 312 esclavos en Popo y aguardaba 450 más (Sust, 2017). El Pigat había sido apresado en 1836 cuando conducía la goleta Matilde a Cuba con 259 esclavos (Sust, 2016) y en 1848 se vio envuelto en una denuncia por el alijo de 150 esclavos que había desembarcado en el puerto de Cabañas. Pedro Más se dirigió a continuación a La Habana y desde ahí marchó a Nueva York en compañía de Julián Zulueta, que según la investigación realizada era el consignatario de la expedición. El piloto, por discrepancias con el Pigat, reveló cuanto sabía al cónsul inglés y el capitán general lo encarceló y abrió una investigación que puso al descubierto muchas de las prácticas habituales de este tipo de desembarco (Barcia Zequeira, 2017c: 77-83).

Un barco de nombre también El Pepito, del que era capitán Juan Más, fue capturado por los cruceros ingleses en 1845 con 309 esclavos a bordo. Un año antes había introducido en Bahía, sin incidentes, 405 esclavos. El tataranieto de Juan Más "Xicarró" fue presidente de la Generalitat de Cataluña entre 2010 y 2016, Artur Mas.

En 1847 Mustich regenta una factoría en Little Popo y Aghway (Benín), auxiliado por su hermano José. Un lustro después es el mayor negrero de la región de Ouidah. Viaja a Cuba y Barcelona para organizar las futuras expediciones (Law, 2004: 222). Es el proveedor de los comerciantes negreros cántabros Pedro Martínez, Joaquín Gómez y el sobrino de este, Rafael de Toca, además de proporcionar esclavos a navíos luso-portugueses que se dirigen a Brasil, antes de formar sociedad con Vidal-Ribas en 1855. Ese mismo año, el 23 de febrero, Mustich fue nombrado por el Gobierno español gobernador de Fernando Poo, Annobon y Corisco, con la obligación de trasladar la sede de una de las compañías mercantiles que representaba a la isla principal, extraña modalidad de hacer efectiva la soberanía sobre esos dominios. Las conexiones de este negocio con el poder político no dejan de sorprender a cada paso. El apresamiento ese año de la goleta Fernando Po por los ingleses, en cuya liberación el gobernador movilizó a los funcionarios de Asuntos Exteriores en Sierra Leona, omitiendo que era el propietario del barco, y las protestas británicas que lo identificaban como un conocido negrero, forzaron su renuncia al cargo (Nerín, 2015: 192-202).

Ribas obtuvo en 1855 y en 1856, del nuevo Gobierno de unión liberal, el mismo que había favorecido a su socio y agente Mustich, medidas que

favorecían sus negocios africanos: de un lado, la bonificación de los derechos arancelarios vigentes para la goma y el aceite de palma a otros frutos eximiéndoles a esas embarcaciones del retorno a la Península, pudiendo emprender otras rutas; después, un real decreto autorizó a los cónsules españoles a despachar los certificados que debían acompañar los cargamentos de toneles y pipas vacíos, sin que fuera preciso que lo hubieran hecho los puertos de origen de la embarcación, todo ello para reducir el riesgo de apresamiento (Martínez Gallego, 2001: 122-123).

La captura del barco Conchita en 1857, de la misma compañía, aumentó las dificultades para proseguir el negocio. La liquidación notarial en 1858 que reflejaba una ganancia total en 13 años del 5% ocultaba los beneficios de la trata, actividad ilegal. Los hijos de José Vidal-Ribas convirtieron la droguería familiar, actividad oficial desempeñada en Barcelona por el negrero, en una red de farmacias y comercios ultramarinos en otras cinco ciudades españolas, participando en la constitución como socios comanditarios de cuatro compañías de productos químicos, que en 1881 se fusionaron para dar lugar a la Sociedad Anónima de Productos Químicos, la primera gran compañía catalana del sector (Cabana, 2011: 53).

LA TENTACIÓN DEL DIABLO: EPALZA E YBARRA

En la constitución del Banco de Bilbao en mayo de 1857 desempeñó un papel destacado Pablo de Epalza, uno de los mayores comerciantes de Vizcaya. Los Epalza se dedicaban al comercio desde mediados del siglo anterior y su nombre está asociado a varias de las grandes iniciativas empresariales acometidas entre 1840 y 1870, al igual que los Olábarri, Arellano, Ybarra y otros. Los comerciantes de hierro, provistos en las pequeñas ferrerías o importadores desde Inglaterra, aprovecharon las libertades arancelarias después de que en 1841 se hubieran trasladado las aduanas del interior, con Castilla, a la frontera. De manera que invirtieron sus capitales en levantar siderurgias modernas como la que en Málaga había hecho Heredia. Disponían de caudales realizados en el comercio y la navegación, y de redes en Francia, Gran Bretaña y América, donde muchos de esos comerciantes disponían de consignatarios o de familiares establecidos. Los Epalza habían hecho su dinero en la importación de

bacalao y aceite de ballena, así como con el comercio con las colonias.

Pablo Epalza Lecanda, nacido en Bilbao en 1802, daría el salto para ingresar en los negocios de seguros marítimos, la siderurgia Santa Ana de Bolueta, las compañías ferroviarias del norte y de Bilbao a Tudela y luego la fundación del Banco de Bilbao. La mayor parte de los negocios grandes los hizo en compañía de su primo Tomás José Epalza Zurbarán, nacido en 1798, quien a menudo fue el impulsor de esas empresas. La fortuna de Tomás José se crea en los años en que permanece en Cuba, de donde regresa antes de 1836, ya que en esa fecha aparece ocupando puestos en el Tribunal de Comercio de Bilbao. Tomás José actuó también en sociedad con otro primo, Romualdo Arellano, expresión asimismo de la pujante burguesía vizcaína. La estancia de Tomás Epalza Zurbarán en Cuba, donde permanece una década o tres lustros, está rodeada del mismo misterio que la acumulación durante ese periodo de su gran fortuna. Las fuentes cubanas lo confunden en ocasiones con su primo Pablo, pero no dudan en relacionarlo con la trata de esclavos y la casa de banca de Zulueta & Co. de Londres. En la constitución, en 1846, de la Compañía de Caminos de Hierro de Madrid a Irún por Bilbao, coinciden Tomás José de Epalza, Francisco José de Ezpeleta y Pedro Juan de Zulueta, quienes han estado y alguno sigue en el negocio de la trata.

Los armadores, comerciantes y banqueros gallegos José y Bruno Herce, que se cuentan entre los capitalistas fundadores del Banco de Bilbao, son tíos y socios de Gabriel Lombillo —en sociedad a su vez con Suárez Argudín en la década de 1820— en la trata de esclavos (Moreno Fraginals, 1978, I: 268).

El comercio de esclavos se vio con frecuencia como una oportunidad entre los comerciantes dedicados a los ramos de frutos ultramarinos y los envíos de mercancías desde la Península. Entre estos estuvo José Antonio Ybarra, patriarca de una saga de banqueros, industriales, inversores y mineros. Naturales de Bilbao, su padre, Josef, se dirigió a Cádiz para hacerse piloto y casi durante dos décadas navegó entre la plaza andaluza y América. Falleció en 1791, mientras regresaba de La Habana. José Antonio de Ybarra comenzó de auxiliar de escribanía y se instaló como comerciante, incluyendo la ruta mercantil con Cuba, de donde importaba azúcar y proveía de vinos, entre otras mercancías, e inversor en el ramo de la minería de hierro. En 1833, mientras los negocios habituales

flaqueaban, se sintió tentado a entrar en el comercio de esclavos. Una vez recibida la propuesta, Ybarra, prudente, decidió tomar una octava parte y ayudar a conseguir otros socios que asumieran una cuota de la empresa. Participaron, entre otros, José Antonio de Muñangorri, Martín de Belarra, Vicente Ayesta y los socios de Ybarra, Mier y Compañía, Enrique Mier, José Chávarri, la viuda de Llano y Bonifacio de Vildósola, todos ellos invitados a participar en una "expedición de bultos". Uno de los socios previstos se echó atrás después de hacer una consulta con un jesuita que le había dicho que "no podía hacerlo sin gravar su conciencia". Ybarra comentaba a su interlocutor en una carta sobre la parte que había quedado sin cubrir: "Veremos si algún otro menos preocupado, consigo que la tome" (Ybarra, 2002: 120, 124). Uno de los asociados, Belarra, contaba con un hermano radicado en Ajudá, en el golfo de Benín, factoría portuguesa controlada por el brasileño Francisco Félix de Souza, quien hasta 1844 conservó el rango de gobernador de la plaza y que desde 1818 mantenía una relación privilegiada con el rey de Dahomey, Guezo, a quien había ayudado a tomar el poder (Caldeira, 2013: 271). Los socios encargaron la construcción de una goleta en Bayona a nombre de un armador Ignacio García Barberena. La Comandancia de Marina había dado seguridades de abanderar el barco. Lo bautizaron con el nombre de El Cazador Santurzano. En La Habana contactaron con Pedro Martínez, que operaba desde esa plaza y la andaluza, que se encargaría de recibir el alijo y lo vendería, cobrando por ello una comisión. El consignatario de Ybarra en San Sebastián, José Félix Latasa, se ocupó se seleccionar al capitán, Ángel Elorriaga, marino de Santurce: "Es hombre experimentado, pues se ha ocupado en esta clase de negocios", y tenía interés en invertir 600 o 700 pesos. Los socios aportarían 5.500 pesos cada uno. Latasa figuraba en todo para que Ybarra no lo hiciera. En mayo de 1834 se inició la travesía. Cargó 681 esclavos ("vultos", según escribió Ybarra a Martínez) y desembarcó en Bahía Honda. Ybarra desplazó dos apoderados suyos a Cuba. El negocio fue redondo y se liquidó en una semana con un breve descuento de Martínez por anticipar la liquidación a Ybarra y sus socios. Díaz Morlán (2002: 51) ha evaluado la venta en más de 170.000 pesos, triplicándose la inversión en una operación que había consumido menos de un año.

Ybarra, exultante ("a los interesados nos ha dejado contentos por primera vez. Veremos si sigue lo mismo en los viajes siguientes"), se ofrece

a repetir con otra expedición, por lo que escribe a otro corresponsal: "Nuevamente se ha habilitado el buque para el segundo viaje y a esta fecha lo consideramos en la costa. Si es tan feliz como el primero, Elorriaga dice que se retirará con unos veinte mil duros" (Ybarra, 2002: 144, 149). El Cazador, sin embargo, fue capturado por los ingleses antes de tocar la costa africana. Mientras se preparaba su rescate, Pedro Martínez decidió enviar un barco de Juan José Zangróniz, negrero del pueblo vizcaíno de Sondica, El Diligente (antes El Vengador), con bandera portuguesa, a hacerse cargo de la carga comprometida con Souza, lo que revela el modo de actuar que tenían, es decir, el embarque se hallaba comprometido y los pagos se hacían a través de letras de cambio libradas por los armadores a favor del negrero de La Habana y de su socio en la costa africana (Ybarra, 2002: 154-158). Aquí es donde aparece como probable intermediario la casa Murrieta de Londres, con la que Ybarra tiene estrechas relaciones.

El Diligente regresó a La Habana en junio de 1837 con 529 esclavos, con una pérdida en el viaje de 35. En la liquidación que Pedro Martínez presentó a la viuda de uno de los socios de la expedición, Martín Belarra, y que reproduce Díaz Morlán (2002: 53), el negrero cántabro va deduciendo en términos de "bultos" lo que corresponde a cada uno, y así se asigna 247 por la mitad del flete del Diligente, 113,89 por la proporción que le pertenece, 133,11 a los demás socios de la Península, correspondiendo a Belarra 15, lo que supone 3.500 pesos sobre 57.600 que tocaría a la parte peninsular (a razón de 250 pesos el esclavo). Martínez fue dilatando la liquidación de las cuentas y en 1842 estaba todavía pendiente. Ybarra y sus socios habían decidido abandonar un negocio en el que además del riesgo que corrían ante los cruceros británicos debían tener tratos con personajes como los citados en un negocio que en el caso de torcerse no podía dirimirse en los tribunales (Ybarra, 2002: 154-158).

El Diligente, el barco que aprovechó la captura de El Cazador para beneficio de Zangróniz y Pedro Martínez, sería capturado por los ingleses en 1838 cuando transportaba un cargamento de africanos esclavizados y navegaba con bandera portuguesa. Un oficial de la armada perteneciente al crucero perseguidor lo dibujó en una acuarela que nos muestra la carga apiñada en cubierta bajo la vigilancia de una corta tripulación.

Ybarra Hermanos y Cía. (los hijos del inversor negrero) se contó entre los promotores del Banco de Bilbao y de empresas de minas, ferrocarriles,

la Orconera Iron Ore Co., la Franco-Belga, los Altos Hornos de Bilbao y una flota de 29 navíos, negocio este que pasó a ser gestionado desde Sevilla por uno de los hermanos, Jose María (Cía. Vasco-Andaluza de Navegación, luego Ybarra y Cía.), rama que daría lugar a inversiones en tierras, vinos, fábricas de fertilizantes, refinado de aceite, etc. Los Ybarra estuvieron después en la fundación, en 1903, del Banco de Vizcaya, y del periódico *El Pueblo Vasco*, luego *El Correo Español* (matriz del Grupo Vocento cuyo diario nacional es el conservador *ABC*). Sus descendientes emparentaron con los apellidos Domecq, Garvey, Gómez Acebo, De la Sota, Oriol y Urquijo, y los títulos nobiliarios ducal de Seo de Urgel y de Medinaceli, baronía de Güell, condes de Alacha, etc., etc. La rama sevillana recibió el título de condes de Ybarra. Emilio Ybarra fue presidente del Banco de Bilbao y del BBVA tras la constitución de este por fusiones sucesivas, siendo entre 1990 y 2010 el banquero más influyente del país.

CAPÍTULO 8

ENVUELTOS EN EL PABELLÓN NACIONAL

LEVANTARON, DESDE LA NADA, PRODIGIOSAS FORTUNAS

Hicieron caer tronos y elevaron a reyes, compraron voluntades de poderosos y de humildes. Torcieron la voluntad del Parlamento y del Gobierno, despidieron capitanes generales y burlaron las leyes cuantas veces quisieron. Y legaron una cierta intransigencia y una idea perversa de integridad nacional que servía para ocultar sus intereses particulares. Así durante casi un siglo, desde 1811 en que se manifestaron por vez primera hasta 1898. Y hasta 1886 todo ese proyecto giró en torno a la conservación de la esclavitud y, mientras fue posible, hasta 1866 al menos, del comercio transatlántico de esclavos a pesar de estar prohibido desde 1820.

En marzo de 1814, el emigrado español en Londres que se daba a conocer con el nombre de José María Blanco White entregaba a la imprenta el libro *Bosquexo del comercio en esclavos*. Su propósito, "indispensable", no era otro que "hacer ver a la nación la clase de argumentos en que se fundan los interesados en el tráfico para pedir su continuación a la sombra de la bandera española". El autor, a modo de memorial, deseaba llamar la atención con ese texto a cada compatriota "en nombre de las victimas que la codicia de algunos de sus paysanos está arrancando todos los días de la costa de África". Su reflexión nacía de una decisión de las Cortes reunidas en Cádiz con el propósito principal de reformar el Gobierno de la nación. El 2 de abril de 1811 las Cortes habían anunciado su voluntad de suprimir el tráfico de esclavos, incluido en la misma proposición en la que se pedía la abolición de la tortura. Tan noble propósito cayó en el olvido sin dejar huella. El cambio de opinión de los diputados, los proponentes y los silentes guardaba relación con la representación de 20 de julio de la ciudad de La Habana. En ese escrito, respaldado por las principales corporaciones

de la isla, anticipado por el capitán general, el marqués de Someruelos, se argumentaba a favor de no alterar la tranquilidad pública que reinaba en la isla, hasta la fecha caracterizada por su lealtad a la Corona y por el patriotismo del que hacía gala con sus auxilios y donativos a la Regencia en tiempo de guerra. La representación había sido preparada por encargo del Cabildo, la Sociedad Patriótica de Amigos del País y el cuerpo de hacendados, esto es, los dueños de las mayores plantaciones azucareras de la región habanera. La redacción corrió a cargo del síndico del Real Consulado, Francisco Arango y Parreño.

El diputado que había propuesto poner fin a la trata era Agustín Argüelles, uno de los principales redactores de la Constitución de 1812. La representación de La Habana se refería a él con desdén, considerándolo ignorante de la materia de la que se ocupaba al asociar dos aspectos tan distintos, decían, como el tormento a un reo y el comercio legal de africanos. La legalidad de la transacción, a la que se acogían sus defensores, se permitía omitir el sufrimiento que ocasionaba a los africanos esclavizados, reducidos a una mercancía inánime. Con un toque de sarcasmo, los peticionarios apuntaban que las palabras del diputado habían pretendido seducir al Congreso "con el 'humo filantrópico' que adormecía sus sentidos". Los términos del comercio atlántico de esclavos quedaban resumidos en estas dos posiciones enfrentadas: filantropía abolicionista y legalidad vigente, y a partir de esta, los intereses creados, pues a una larga tradición que se remontaba a las licencias y los asientos concedidos por la Corona desde el siglo XVI se unía una disposición reciente, de 1789, por la que se daba a todos los súbditos de la Monarquía la libertad de comerciar con África, llevando mercaderías para cambiarlas por esclavos. En 21 años, hasta 1810, solo en la isla de Cuba se habían introducido 110.136 "cabezas", se afirmaba con orgullo.

Los defensores de continuar con el tráfico argumentaban que los hacendados habían realizado grandes inversiones económicas en preparar los terrenos para el cultivo, adquirir máquinas y utensilios, levantar edificios y comprar esclavos, cuya reposición constante era la única forma de sostener los plantíos. Y aquí Blanco White se interrogaba cómo era posible que los "negros", después de haberse convertido en "parte esencialísima de su industria", mientras se mantenían en cautividad no se propagasen como el resto de los demás hombres y, por el contrario, apenas

eran manumitidos llegaban a multiplicarse en poco tiempo hasta por tres. La causa de esta casi nula fecundidad, decía, solo podía hallarse en la actitud de los amos. La representación habanera a la que hacemos referencia lo explicaba con claridad: "Una esclava preñada y parida es inútil muchos meses", y los costes de su alimentación aumentan mientras su capacidad laboral ha disminuido; a ello debían unirse "los largos y las mas veces estériles gastos del mismo recién nacido", más estériles si se añadían "los riesgos que se corren en las vidas de madre e hijo". En definitiva, los desembolsos adelantados por el dueño antes de que el esclavo criollo estuviera en condiciones de trabajar eran mayores que los del esclavo de su misma edad adquirido en "pública feria", sin la necesidad de correr riesgos durante la crianza. En consecuencia, admitía la representación, no existía entre los dueños interés en promover los partos en sus esclavas y eso explicaba que en muchas haciendas no se compraran mujeres, aun después de haberlo decretado la Corona en 1804, existiendo en muchas solo varones. El cese del comercio atlántico de esclavos cegaría la fuente de aprovisionamiento de trabajo en Cuba, tanto para la reposición de los operarios condenados a carecer de descendencia como para la fundación de nuevas haciendas.

Blanco White reducía la actitud de los propietarios al "cálculo ciego e inhumano de lo que les cuesta tener hembras". El interés inmediato de los plantadores y la codicia de los traficantes estaban en la base de esa incapacidad de fomentar la reproducción en las haciendas, o de reconocer que el trabajo contratado pudiera ir sustituyendo al esclavo. "Quieren brazos para las haciendas, Negros varones, que condenarán a perpetuo celibato, y a los desórdenes que deben seguírsele en hombres nacidos baxo el sol ardiente de África", afirma el escritor sevillano, reproduciendo el tópico racial de los desórdenes sexuales atribuidos al clima (y que otros autores los extendían a la barbarie en que se hallaban). "Estos —prosigue— trabajarán hasta que mueran, y morirán sin sucesión [...]. Vendrán otros en su lugar de África". La estructura de sexos y el relevo, en definitiva, evitaban también la propagación de la población *de color*, libre y esclava, a los que los hacendados, en realidad, temían. Si había de conservarse la esclavitud en América, debía preverse el día en que las expediciones a África se hicieran más costosas, que el precio del cautivo en aquellas costas

fuera más elevado, o se hiciera difícil o imposible la travesía por haber sido prohibido el tráfico por las leyes, como acababa de suceder en Gran Bretaña y en los Estados Unidos en 1807 y 1808. Para ello era necesario introducir una proporción mayor de mujeres, como finalmente se hizo a partir de 1816, cuando se vislumbraba la cercanía de un tratado de España con los ingleses para el cese de este comercio transatlántico.

Blanco White se acerca en su reflexión al problema; al menos indica el interés económico de una determinada opción y las consecuencias indeseadas de adoptar una política natalista. El problema, sin embargo, era algo más complejo del que se deducía de considerarlo bajo el prisma del orden moral (la deshumanización de personas reducidas a mercancía), las pasiones humanas (la codicia), el cálculo económico ciego (el interés inmediato en relación con el aprovechamiento laboral de la mujer y el coste de espera para disponer del nuevo trabajador criado en la hacienda). La plantación azucarera que estaba poniéndose en pie en Cuba desde finales del siglo XVIII respondía a una nueva concepción de explotación agraria y manufacturera, en breve evolucionada a agroindustrial, que gozaba de evidentes ventajas respecto a las que la habían antecedido en el Caribe y en el continente americano. Se desarrollaba al tiempo que se reordenaba el comercio mundial y la demanda potencial de azúcar no cesaba de ensancharse, cuando la Revolución Industrial avanzaba en Inglaterra inspirando otros procesos de industrialización, y se asistía a una constante innovación técnica que incluiría a los medios de transporte.

Los grandes ingenios de caña reclamaban ser servidos por dotaciones de trabajadores disciplinados, auténticos batallones sometidos a un orden de trabajo coordinado, "industrial". El trabajador idóneo para atender un ritmo intensivo laboral era el varón joven, pletórico de energía, capaz de atender durante los meses de la zafra, de noviembre a mayo, las jornadas de trabajo de 16 horas y dormir solo cinco o menos. El desgaste era tan rápido durante la *segunda esclavitud*, coinciden todos los testimonios entre 1800 y 1868, que a los 15 años de trabajo decaían sus fuerzas y perdía gran parte de su vida útil. Su reemplazo al término de una dedicación óptima venía a ser otro joven varón con la capacidad laboral intacta, procedente de África. El coste de mercado de estos inmigrantes forzados continuó siendo competitivo a lo largo del siglo XIX, incluso después de

octubre de 1820, cuando entró en vigor la prohibición del comercio transatlántico a los españoles en virtud del tratado que el Gobierno había suscrito con los británicos y las expediciones, que prosiguieron, ingresaron en la esfera de las prácticas ilegales y clandestinas que encarecieron el coste del esclavo colocado en el mercado cubano, ya que repercutía en el precio de la mercancía el incremento de los fletes debido al riesgo que corrían los armadores y los sobornos pagados a las autoridades.

A los intereses creados se añadían los nuevos intereses auspiciados por la demanda mundial de dulce, de cuyo comercio, además de los plantadores, se beneficiaban los *brokers* (corredores), almacenistas, armadores, dueños de refinerías, financieros, distribuidores, transportistas y un sinfín de pequeños y grandes comerciantes.

COMPRANDO VOLUNTADES, NADA LES DETIENE

A partir de 1823 la complicidad de las autoridades españolas en Cuba y Puerto Rico con la esclavitud era tan estrecha, que se convirtieron en sus mayores y más útiles protectores. El general Miguel Tacón (1775-1855), gobernante de Cuba entre 1834 y 1838, militar que hizo y perdió las guerras continentales, llegó a la conclusión de que la trata no era solo un elemento sobre el que se sostenía la plantación y, en consecuencia, el comercio y los ingresos fiscales españoles, sino que creaba las condiciones apropiadas para disuadir a los criollos más audaces de la inconveniencia de un movimiento de rebeldía contra España, e incluso de presionar en el sentido de que se introdujeran en la colonia reformas políticas o la Constitución española, como había sucedido en 1812 y 1820. La trata creaba una masa importante de esclavos, un desequilibrio demográfico y social de tal magnitud, que los criollos blancos tenían motivos para temer una situación en la que no fuera posible, al Ejército y a los peninsulares, contener a los esclavos si tenían que emplearse contra los insurrectos cubanos, dando lugar a que se reprodujeran las escenas de Haití, con una guerra racial pintada con los colores más tenebrosos. Leopoldo O'Donnell ratificó esta misma visión en la década siguiente. Y ese espíritu lo reeditaron los intransigentes españoles a partir de 1868. Llevaba razón el

reformista expatriado José Manuel Mestre cuando escribe desde Nueva York al plantador Cristóbal Maden el 12 de diciembre de 1871:

Nada puede haber mas favorable para la causa de la revolución cubana que la abolición de la esclavitud. En esta [la esclavitud] estriba todo el poder español en sus colonias antillanas; y comprendiéndolo así los peninsulares residentes en Cuba se oponen y opondrán con todas sus fuerzas á todo cambio en la nefanda institución (Rodríguez, 1909: 100).

Ante la presencia de algún capitán general incómodo a los intereses esclavistas, se ponía en marcha una campaña implacable de descrédito y se redoblaban los esfuerzos en la metrópoli hasta lograr su reemplazo. El primer caso tuvo lugar en 1841, contra el general Jerónimo Valdés (1784-1855). Nos hemos referido al asunto al ocuparnos de Pedro Blanco y en otros momentos. Rescatamos aquí la opinión del consulado británico en La Habana. El 7 de octubre de 1841, este procuraba hacer entender a su Gobierno

el sentimiento general con respecto a un gobernador, que ha sido difamado durante los últimos dos años en todos los lugares en los que podía influir el oro de los traficantes de esclavos, y que, cuando no pudieron encontrar otra acusación en su contra, se habían resistido como imbéciles y borrachos, aunque creo que hay, de hecho, pocas personas tan templadas como él.

El cónsul pretendía indagar si Valdés era opuesto a la trata o si su conducta obedecía únicamente al sentido del deber de un militar honorable. Hablando con un ayudante de campo del general, le había comentado que después de anunciar su intención de suprimir el comercio de esclavos, uno de los comerciantes más ricos le ofreció una suma de 2.000 doblones, 64.000 pesos, para que se aviniera a infringir la ley. Valdés había reaccionado anunciando que encarcelaría y deportaría a Ceuta a quien volviera a hacerle una oferta semejante, y agregó "que nunca había tomado una peseta para conspirar en una infracción de las leyes, y ciertamente no lo haría como traficante de sangre humana". El sueldo del gobernador de esta isla era de menos de la mitad de esa suma, añadía el informante, "pero todos los predecesores del general Valdés se han enriquecido con la venta de cargos, la distribución de favores y, sobre todo, confabulando en el comercio de esclavos y con la venta de los negros infelices". Era sabido, dijo, que el príncipe de Anglomá (Pedro de Alcántara Téllez-Girón), a pesar de estar un año en el mando (1840),

se llevó consigo unas 30.000 libras esterlinas [150.000 pesos]. El general Ezpeleta se llevó

alrededor de 50.000 libras [250.000 pesos], los frutos de 18 meses de gobierno; y el general Tacón se llevó alrededor de 80.000 libras [320.000 pesos] luego de casi tres años de gobierno, estos últimos habiendo aplicado lo obtenido por cuenta de los emancipados a la formación de obras públicas.

A pesar de expresarse las cifras en números redondos, advertía, eran bastante exactas dado que en lugar de remitir a Europa pequeñas cantidades lo hacían en grandes sumas y, en ese caso, "los billetes a negociar se hacen públicos". Valdés, por el contrario, apenas regresaría a España con unos 7.000 pesos después de dos años y medio:

"Oh, él es un tonto, no conoce el valor del dinero", le había dicho un comerciante con el que había hablado del asunto. Por supuesto, no tuve nada más que observar con tal disputa; pero, si fuera verdaderamente justo, honorable y desinteresado, fuera un personaje digno de aplaudir (*Correspondence Slave Trade*, 1844: 148-150).

El informe estaba en condiciones de precisar que el desembarco por cada "esclavo fresco" iba acompañado del desembolso de 27,50 pesos, repartidos de la siguiente forma: 16 iban al gobernador, cuatro al oficial superior de la fuerza naval, siete al recaudador de aduanas y medio peso a los guardias que la custodiaban. En un solo barco el capitán general podía recaudar 6.400 pesos (*Correspondence Slave Trade*, 1844: 28-29).

Francisco Dionisio Vives (1755-1840), capitán general de 1823 a 1832, de una familia de Denia, accedió al cargo con una retribución de 18.000 pesos hasta que en 1823 se le rebajó a 14.000, lo que motivó su protesta: "No es posible sostenerse con el decoro que requiere el destino", dijo, y encontró un agravio que al comandante de Marina se le mantuviera la retribución de 18.000 (Ribes, 1993: 97-98).

Lo anterior explica a la perfección la actitud de las autoridades ante las continuas denuncias de los británicos, por más que aportaran detalles de las expediciones. En 1828, el jefe del Apostadero, Juan Bautista Topete Viaña (1784-1847), hizo caso omiso al presunto desembarco que había tenido lugar el 23 de marzo por el bergantín Almirante, llegado de São Tomé. Topete contestó que había hecho examinar los cuadernos y diarios, y "no consta que esta expedición mercantil se halla empleado en el tráfico prohibido de negros bozales". Topete, capitán de navío ascendido un año después de este episodio a brigadier, estuvo al frente del Apostadero entre 1824 y 1839, como ayudante de Laborde, y comandante de Marina interino

y en propiedad.

En los años siguientes las denuncias, con idéntica respuesta y resultado, se sucedieron a propósito de la goleta Aerostática; la Amistad Habanera que mandaba el capitán Juan Bautista Arrate, llegada el 6 de junio de 1830 de la isla del Príncipe y São Tomé; del bergantín Andrómaca, de igual procedencia y antes de Cádiz, mandada por el capitán José Lucas Villas; la goleta Asturiana mandada por José Juliá, el 6 de noviembre de 1830; la Asunción, de São Tomé, con el capitán Francisco Aspeitia, llegada el 21 de junio de 1830; el bergantín Atrevido, y de nuevo el bergantín Almirante, llegado el 30 de enero de 1831 procedente de Bahía de Todos los Santos y São Tomé, siendo su capitán Juan Bautista Zavala. En el último caso, el comisario británico informó que el capitán había sido apresado en 1829 en la Costa de África y había sido condenado por el Tribunal Mixto de Sierra Leona. Se informó del arribo del bergantín Marinero de São Tomé y Cádiz, cuyo capitán era Gerónimo Villar, un conocido negrero que ha aparecido en páginas anteriores. La goleta Amistad Habanera, cuyo anterior viaje fue en junio de 1830, volvió a ser denunciada en octubre del año siguiente, con la misma procedencia. Topete siempre contestó que no constaba el comercio proscrito. Siguieron los bergantines Andrómaca, Abencerraje, Agarodes y Alerta, estos últimos en 1833. La única preocupación de las autoridades era el incremento de expediciones que sí habían sido declaradas buena presa y el excesivo número de "negros emancipados" que suponían un peligro para la seguridad en la isla. El 6 septiembre de 1833, los dos comisarios británicos se dirigían al capitán general a raíz de la llegada del Alerta mandado por Antonio Ferreyra, "que desembarcó, como es público en esta Ciudad, más de setecientos negros bozales como a catorce leguas distantes de esta capital". Los comisionados veían que desde la invasión de la epidemia del cólera

> no solo ha aumentado el tráfico ilícito de esclavos, sino que ha tomado una forma que demuestra suficientemente que los traficantes de esclavos desprecian el decoro común en la prosecución de sus fines criminales. Burlándose de las Leyes y del tratado […] han cerrado sus registros muchos de los Buques negreros que han salido últimamente de este Puerto para Lagos y S. Pablo de Luanda, donde es notorio que no tienen comercio legítimo, y casi todas las semanas llegan buques en lastre después de haber desembarcado sus esclavos en la Costa.

A los británicos les escandalizaba que las protestas anteriores hubieran tenido por resultado que

el indecente espectáculo de los barracones públicos para la venta de los negros africanos se ha removido hace algunos años de La Habana [...] pero en la actualidad —continuaban— se sigue el tráfico con tanta publicidad, que se han establecido barracones según han llegado a saber los infrascriptos, no solo en el Bejucal y otros puntos del interior, sino también en el vecindario inmediato de esta Ciudad.

Unos días después, el capitán general Ricafort dio órdenes terminantes a capitanes del barrio de Bejucal y extramuros de que no permitieran ningún depósito de negros "aunque fuese con el pretexto de corresponder a las fincas". Esa medida de autoridad había tropezado enseguida con la reclamación del marqués de San Felipe y Santiago "de cuarenta y dos negros de su propiedad que le fueron retenidos en su potrero cacagual por las justicias de aquella Ciudad", era obvio que pertenecientes a un reciente desembarco de "bozales"[68].

De inmediato volvieron los desembarcos impunes: la Amistad Habanera, por tercera vez, que entró en el puerto de vacío después de haber desembarcado la carga que traía de São Tomé. Esta vez fue el brigadier Laborde quien afirmó que no constaba que se dedicase a un comercio ilícito. Llegaron a continuación los bergantines Andaluz y Alerta, en septiembre de 1834, con la misma ruta que el anterior incidente: habían zarpado de La Habana para Bahía y siguieron a San Pablo de Luanda, haciendo escala en Cabinda, es decir, se habían provisto de mercancías en Brasil y habían recorrido las principales factorías de la costa de Angola. El bergantín-goleta Alcatraz salió de Cuba para Cabo Verde y São Tomé con carga de aguardiente y ropa, fondeó en San Vicente y, al haber fallecido el capitán, el piloto Francisco Gallardo tomó el mando y se dirigió a São Tomé. Tomado testimonio a la tripulación, concordaron en decir que no encontraron carga y regresaron en lastre. El 7 de junio de 1835 arribó la fragata Alerta, cuyo capitán era Juan Allende, quien nos ha aparecido en la correspondencia del factor San Martín cuando trabajaba para Zangróniz; partió con aguardiente para Luanda y São Tomé y su capitán alegó que tocaron por avería Cabinda, habiendo regresado en lastre, coartada habitual. Con el anterior, prácticamente a un tiempo, llegaron dos más, el Mercedita y el Isabel, también de la costa africana. La goleta Amalia llegó en diciembre de 1835 con peor suerte para sus armadores, pues fue capturada por los británicos con 200 esclavos a bordo. Ese mismo mes arribaron las goletas Amable Salomé y Centinela. Los casos se repiten con

muy poca diferencia de tiempo y de circunstancias: Atalaya, Águila Vengadora, Antens… La fragata Amalia (alias "Caballo Marino"), de bandera portuguesa, bien conocida como buque negrero cuando navegaba con pabellón español, entraba en el puerto el 3 de enero de 1839 después de desembarcar en las costas "más de quinientos esclavos". Pocos días antes, la fragata Felicidade desembarcó "como 200 esclavos" y el día 7 una fragata que hacía cuatro meses había salido de La Habana con pabellón estadounidense llamándose La Venus volvió con pabellón portugués diciéndose la Duquesa de Braganza, aunque hay motivos para pensar que no se había hecho un legítimo traspaso: "Trajo el asombroso número de ochocientos sesenta esclavos de la Costas de África". Los británicos, en su denuncia, añadían que los hechos "son conocidos de todos los demás empleados del gobierno". Ante tanta precisión, el capitán general Ezpeleta se dirigió al ministro de Estado sosteniendo que por la boca de la bahía no entraban negros; quizá lo hacían por despoblados con calas y otros puertos de la isla, que siendo extranjeros los barcos no podía averiguar nada, que la Amalia nunca tuvo pabellón español sino sardo (¡!) y que detrás de las palabras de los comisarios británicos solo había pretextos "para que esta Isla no tenga relaciones lícitas de Comercio con el África", cuando debería alentarse ese tráfico a los buques nacionales. El Amelia, sin embargo, procedía de Mozambique y desembarcó en Mariel 840 esclavos[69]. El ministro de Estado respondió con una real orden a Ezpeleta sorprendido ante su afirmación de que los navíos extranjeros no podían ser registrados por las autoridades españolas.

El celo desplegado por Valdés creó situaciones tan insólitas como la que afectó a la goleta de bandera portuguesa Aurelia Felix. Fue apresada por un navío español de guerra, El Cubano, en aguas de Santiago con un cargamento de esclavos. Había sido despachada de Bisáu el 4 de enero de 1842. En el momento de su captura había iniciado o precipitado el desembarco. Llevaba a bordo 278 africanos. En oficio al ministro de Estado, Valdés explicó que 168 habían sido desembarcados en la capital, quedando 34 en Santiago debido a su estado de enfermedad. Tres murieron. Varios tripulantes se arrojaron al agua para no ser capturados. El Tribunal Mixto se había negado a hacerse cargo del caso al no estar contempladas las circunstancias que concurrían. En el momento de darse

el aviso de apresamiento, la goleta puso rumbo a tierra y arrió bandera francesa e izó la portuguesa. Mientras avanzaban los botes con la gente armada, la tripulación negrera se lanzaba al agua. Hubo de asaltarse el barco y sujetar "a la negrada" que se hallaba sobre la cubierta. Encontraron 158 negros "y un niño de pecho". El Aurelia Felix era un barco de 60 pies por 20 de boca, propiedad de Aurelia Coxsea, una súbdita portuguesa residente en Bisáu. La documentación mostraba que la tripulación tenía las retribuciones en reis. En este caso, de forma inhabitual, se interrogó a los africanos. La documentación reúne los datos de 123 de ellos por sexo, nombre africano, nombre cristiano, edad, estatura, nación: Nabea, llamado Marcelino, tenía 40 años, media cinco pies, era de nación gangá; Calí, llamado Matías, tenía 35, medía cinco pies y cuatro pulgadas, y era gangá; Nayo, llamado Melitón, tenía 40 años y era también gangá, al igual que Nabagüero, llamado Máximo, de 30 años. El número de mujeres era reducido. Las edades estaban comprendidas entre los 20 y los 35 años. La "negra" Buyreó, llamada Lorenza, tenía 35 años y parió en el depósito "una negrita". La mayoría procedía del pueblo de Cunfalá, Mizá, de nación mandinga, y afirmaron que habían partido de África hacía "tres lunas". Fueron conducidos por "hombres blancos", y parte de ellos fueron desembarcados en un punto impreciso de la costa, "con motivo de haber sido perseguidos por otro barco grande". En realidad, esto último hacía mención al desembarco cerca de Santiago y el otro "barco grande" era El Cubano, de la Armada española. Supieron que llegaron a un lugar llamado Cuba, según el testimonio de Cabá, por "negros de su nación" que subieron agua al barco en el puerto. Cabá afirmó haber nacido en una ciudad llamada Beliá, en África, y era de nación mandinga. Monó, Salá (natural de un pueblo llamado Gneguí), Musá (de Quemayá) y Sabá eran también mandingas. Los desembarcados en la playa, 110, fueron capturados enseguida por las fuerzas del capitán pedáneo del partido. Mientras eran conducidos por tierra a Santiago, seis fallecieron en el camino. Inhibido el Tribunal Mixto, Valdés no dudó en declarar de buena presa el barco y libres a los negros, "con la circunstancia de que permanezcan cinco años bajo tutor en la condición de emancipados" al juzgar un acto de contrabando y con derecho a ser confiscado[70]. Fue el único caso de estas características. Se comprende la animadversión que

despertó entre los negreros el capitán general, y la guerra que le hicieron.

Valdés, en conversación con Domingo Aldama, "culpó a la canalla de negreros que trata de abolicionista a todos los que no quieren comprar bozales", escribió José Luis Alfonso a José Antonio Saco el 13 de mayo de 1843[71]. Alfonso era opuesto a la trata, aunque no hizo ningún movimiento para frenarla. Y cuando en enero de 1836 supo que las Cortes —todavía del Estatuto Real— iban a ocuparse "de nuestro grande asunto: *los negros*", temió por el resultado. Según había sabido, Antonio Alcalá Galiano se proponía presentar una proposición para que se emancipasen "nuestros esclavos". A Alfonso le parecía un objetivo "santo y justo", pero era preciso conciliar la medida "con el interés de los propietarios", hacerlo gradualmente, "con juicio y discreción"[72].

En 1841 comenzó una campaña en contra de Valdés, acusado de ceder a las intromisiones británicas, por lo que se solicitaba su sustitución inmediata en el mando de la isla. La campaña fue organizada en Cuba pero se dispuso que saliera a la luz como iniciativa particular de una institución de la Península. La Diputación Provincial de Santander se prestó a ello. El 13 de septiembre de 1842 Valdés se dirigía a la Regencia y exponía que a su llegada a la isla encontró que "el tráfico de esclavos que aquí se hacía con infracción de los tratados era tan poco disimulado, que en las mismas entradas de esta Capital estaban situados con toda publicidad los barracones destinados a la venta de carne humana". Las acusaciones de los comisionados británicos eran continuas ante este escándalo y por "el armamento de buques con destino a la Costa de África", es decir, equipamiento para expediciones negreras. El cónsul David Turnbull presionaba de manera vehemente con sus propósitos abolicionistas, pero fue la actitud firme de Valdés en cumplimiento de los tratados internacionales la que obtuvo de los británicos que retiraran los cruceros de las costas cubanas. Sin embargo, "el corto número de armadores africanos y de sus socios de la Península" vieron sus intereses perjudicados: "Mostráronse, en efecto, descontentos los negreros (que así se llaman los que hacen consistir su estado civil [oficio] con ese tráfico) y sus quejas pasaron los mares y fueron a depositarse en alguna Diputación provincial". Y así llegó a la de Santander, "en cuyo seno es más que segura la existencia de algún negrero", decía Valdés. En Cuba, entre los traficantes

más connotados se cuentan los santanderinos Joaquín Gómez y Juan Manuel Manzanedo. Valdés indicaba que la institución provincial no era competente en el tema del que se ocupaba y su admisión sentaba un grave precedente dado que introducía el derecho de petición a propósito de un territorio, Cuba, que se regía por leyes diferentes a las de la Península, y así debía ser si se deseaba conservar la paz de la Monarquía, en lugar de mantener un "Gobierno excepcional". La exposición de la Diputación se basaba en falsedades y había sido impreso y enviado a La Habana para que circulase.

La representación de 21 de junio de 1842 denunciaba el "fanatismo repugnante a los progresos del siglo" que se desplegaba en los dominios ingleses "a favor de los negros", palanca de la que se servía para obtener la dominación británica del mundo. La abolición no suponía el bienestar del negro, decía, ya que con ella "pierde el derecho a ser alimentado, vestido y asistido en sus dolencias, y solo adquiere la facultad de entregarse al ocio característico de su raza, a la miseria que el ocio engendra, y al crimen que la miseria inspira". Tampoco la sociedad podía sentirse segura con un elevado número de libertos "cuyos corazones ulcerados respiran venganza [...] y cuyos ardientes deseos no se satisfacen sino en el abuso sin límite de cuanto el orden público tiene de más respetable y sagrado". A propósito de hacer cumplir el tratado angloespañol que prohibía la trata transatlántica, la Diputación santanderina desviaba la cuestión a la abolición de la esclavitud, que nadie estaba sugiriendo, y después de levantar el miedo a una sociedad de libertos presentados como libertinos y violentos, llevaba el argumento al campo económico: una manumisión "repentina y total" condenaba a la decadencia agrícola y fabril a unas islas en donde "solo la robustez africana es capaz de resistir los rigores del clima". Las ideas son conocidas, han acompañado a la justificación de la esclavitud desde tiempo atrás. Y se complementan con las ventajas comparativas que los africanos obtenían al salir del salvajismo por medio de la esclavitud. La barbarie característica de los pueblos africanos —añadía— "no serán menos cuando los barcos negreros abandonen las costas africanas", reconocimiento explícito de que la trata se mantenía viva. A la solicitud de Santander se fueron uniendo a comienzos de 1843 las juntas de comercio de Málaga, Cádiz y Barcelona, ente otras, con los mismos reclamos. La representación

de Santander fue enviada a la Junta de Fomento de La Habana[73].

Admitió el secretario de Estado, en escrito al ministro de la Gobernación de 9 de noviembre de 1842, que el cónsul británico había solicitado a finales de 1840 una pesquisa "de toda la población de color de la isla de Cuba", que el Gobierno rechazó aun cuando sabía del incumplimiento del convenio dado que "los barracones para la venta de esclavos africanos estaban en el mismo muelle". De acuerdo con Espartero, se dio pleno apoyo a Valdés en este asunto[74].

En el informe de 8 de febrero de 1843, el general Valdés escribe:

> Las personas dedicadas al comercio de esclavos [...] recuerdan otra época en que con menos compromisos políticos hubo una especie de convenio según se dice, por el cual pagando media onza y a veces una por cada negro, el Gobierno permitía y garantizaba la introducción sin más gastos, cuando ahora para desembarcarlos tienen que vencer dificultades y derramar oro con profusión para reducir a subalternos venales que nunca faltan en todas partes, montando a tres o más onzas en importe de cada cabeza además de los riesgos que corren, les cuesta desde que aportan a estas costas hasta que los ponen en el mercado (cit. Barcia Zequeira, 2018: 130).

Era la primera vez —y fue la única— que un capitán general refería la extendida corrupción de sus predecesores en el asunto de la trata.

Joaquín Francisco Pacheco, Antonio de los Ríos Rosas y Ricomedes Pastor Díaz, entre otros, comenzaron a publicar en septiembre de 1841 la revista semanal *El Español*, a partir de los siguientes números *El Conservador*. Se proponían reorganizar lo que llamaron el *partido del orden*, después de que el golpe de Estado fallido hubiera deshecho al Partido Monárquico-Constitucional o Moderado. Los nuevos ideólogos del moderantismo, varios de ellos de la futura corriente más aperturista, los llamados *puritanos*, clamaban contra toda idea progresista, adoptaban un tono que aparentaba ser serio aunque por ello no resultaba menos apocalíptico, y en diciembre su unieron al coro que se oponía a la política complaciente con Gran Bretaña en lo que respecta al cumplimiento del tratado de 1835. La revista dedicó tres artículos sucesivos al tema. Naturalmente, el autor o autores se declaraban contrarios a la esclavitud y favorables a que las leyes y los acuerdos se respetaran, para a continuación exponer que la esclavitud era "un hecho social", y desconfiar de los propósitos británicos y de la invasión de la soberanía española. Al respecto, traía a colación la solicitud de un año antes de realizar "una pesquisa general" para establecer los esclavos que habían sido

introducidos en Cuba después de septiembre de 1820, en que debía haber cesado la trata. Había sido, en efecto, la petición del cónsul Turnbull, y no solo había sido rechazada sino que el incidente fue utilizado para mostrar a los británicos que su representante diplomático se excedía en sus pretensiones, por lo que lograron su reemplazo por otro. *El Conservador* (26 de diciembre de 1841: 9-14) reconocía no haber visto la petición en ningún documento oficial y no podía dar por seguro que fuera cierta, de hecho debía saber para entonces que era falso, lo que importaba poco o nada a los efectos buscados: anunciar que el Gobierno británico pretendía ampliar las competencias de las comisiones mixtas para represión de la trata al campo de las averiguaciones. La publicación optaba por presentar las consecuencias de estas indagaciones, en el caso de que prosperaran. El argumento se basa en una probabilidad que no estaba siendo contemplada. La emancipación traería una situación indeseada: las razas blanca y negra no podían nunca mezclarse y confundirse, ya que "la diferencia de color mantendrá eternamente entre ellas una desigualdad social, moral y política insuperables". Existiría una superioridad "natural" de una sobre la otra "hija de la civilización". La esclavitud era "la sumisión obligada de los hombres de una raza a los de otra". Y añadía: "Esta sumisión fue muy natural sino necesaria cuando por primera vez se pusieron en contacto los hombres blancos con los de color". No hizo falta aguardar a las tesis del francés Gobineau a propósito de la superioridad racial que explicaba la colonización.

En un segundo artículo se reconocía que el trabajo en la industria de Cuba descansaba sobre hombres de color. A continuación, hacía una serie de consideraciones económicas que ataban la suerte de la prosperidad de las islas a la condición esclava, al menos en la actualidad y por un tiempo. En los lugares donde había esclavitud, "el precio del trabajo es el rédito del capital empleado en los negros trabajadores, más el alimento que estos consumen". Dado que lo segundo estaba sujeto a su calidad, viniendo a considerarlo casi una constante, los gastos de producción dependían del precio de los esclavos. La prohibición del tráfico haría crecer el precio de los esclavos, de los gastos de producción y el valor de los productos en detrimento de la exportación. Si eso sucedía, los productores buscarían medios para disminuir los costes, generalizando el uso de maquinaria (no

advertían que la industria azucarera ya estaba en parte mecanizada y eso contribuía a demandar más procesamiento de caña y, en consecuencia, más trabajo esclavo) y atrayendo trabajo de personas blancas interesadas en competir por los mismos empleos. Con ello se resolvería, sin sobresaltos, el final de la esclavitud. Entre tanto, reconocía, la abundancia de esclavos y su bajo precio relativo eran el mayor estímulo para utilizarlos en lugar de jornaleros libres.

La pretensión británica de una pesquisa de esas características tendría el resultado de una abolición casi general, pues a pesar de la vigilancia (sic), era obvio que se habían producido multitud de ingresos, y que por la misma razón sus descendientes debían quedar libres, calculando que entre unos y otros eran dos tercios del total de la población esclava de Cuba (*El Conservador*, 9 de enero de 1842: 14-19). El tercer artículo remitía de manera directa a la representación de la Junta de Comercio de Barcelona.

En abril de 1849, el periodista y poeta William Bryant, editor principal del *Evening Post*, realizó una visita a Cuba. En la correspondencia que mantuvo, y que publicó la revista el 6 de junio de ese año, escribe sobre lo que había observado en la isla:

> Los africanos, los testigos vivos de la existencia actual de la trata de esclavos, se ven en todas partes; a cada paso se encuentran negros cuyas mejillas están marcadas con cortes paralelos, con las que fueron marcados en el mercado de esclavos africanos, y que ni siquiera saben hablar el español corriente mutilado en la boca de los negros cubanos.

Y prosigue:

> Un día me paré en el muelle de Matanzas y vi a los esclavos descargar las grandes barcazas que traían mercancías de los barcos […]. Los hombres estaban desnudos hasta las caderas; su única prenda es un par de pantalones. Admiré sus amplios pechos, sus hombros macizos, las proporciones llenas y musculosas de sus brazos y la facilidad con la que trasladaban los artículos pesados de un lugar a otro o los llevaban sobre la cabeza. "¿Algunos de estos son africanos?", le dije a un señor que residía en la isla. "Todos son africanos", respondió, […] "el negro nacido en Cuba es más ligero".

El estadounidense recogerá un segundo testimonio sobre el carácter del esclavo criollo: era más dócil. Es decir, había realizado un *aprendizaje* de supervivencia a través de la sumisión. Bryant añade sobre los esclavos nacidos en el país:

> Han aprendido mejor el arte de evitar el castigo y se someten a él con más paciencia cuando se les inflige, habiendo comprendido desde su nacimiento que es una de las condiciones de su existencia.

El látigo siempre está a la vista. "Nada se puede hacer sin él", me dijo un inglés que había vivido once años en la isla, "no se puede hacer trabajar a los negros con los métodos suaves que usan los esclavistas en los Estados Unidos; los negros allí son mucho más inteligentes y son más fáciles de gobernar por medios morales".

El escritor, crítico con la esclavitud, aunque por esas fechas dudosamente abolicionista, evita emitir un juicio sobre la opinión escuchada acerca de su país, cuando acaba de visitar los estados del Sur antes de viajar al Caribe. A continuación, Bryant refiere su visita en Güines a un ingenio azucarero. Encontró una cuadrilla de mujeres negras golpeando con mazos en el *secadero* los terrones de azúcar arcilloso. El mayordomo vigilaba la acción, "con un alfanje a su lado y un látigo en la mano". El escritor se interesó por el incremento del *stock* de esclavos en la plantación. "No hay ninguna dificultad", respondió el encargado, "todavía se traen esclavos a la isla desde África. El otro día, quinientos fueron desembarcados en la orilla del mar al sur de esta; porque debe saber, señor, que no estamos más que a tres o cuatro leguas de la costa". Bryant inquirió: "¿Fue hecho abiertamente?". Y aquel respondió: "*Públicamente*, señor, *públicamente* [en español en el original]; fueron desembarcados en la hacienda azucarera de El Pastor, y ciento siete murieron en el paso de África". "¿Lo sabía el Gobierno?", siguió el extranjero. Él se encogió de hombros: "Por supuesto que el Gobierno lo sabe", dijo; "todo el mundo lo sabe" (Bryant, 2019: 45).

El 20 de diciembre de 1860 *La Gaceta de La Habana* daba cuenta de haberse descubierto un desembarco de 600 esclavos africanos ("bozales") en la jurisdicción de Trinidad, realizado con la complicidad del teniente gobernador del distrito, que fue destituido por el gobernador capitán general. El puesto lo ocupaba el gallego, teniente coronel retirado, Ramón de Alfaraz y Medrano, que ostentaba el título —por matrimonio— de marqués de Torremejía. A pesar de lo dispuesto por la ley, no fue investigado por cohecho ni por otros delitos prohibidos a funcionario público. La falta fue considerada leve y la sanción se limitó a relevarle del cargo. De regreso a la población manchega de Almagro, los marqueses retomaron la gestión de sus viñedos y el supuesto deshonor de asociación con negreros no fue impedimento para que la familia ejerciera influencia política en la provincia de Ciudad Real y más adelante emparentara con los

Pascual de Quinto.

En 1863 el reformista José Manuel Mestre escribía al que había sido secretario político del Gobierno Superior de la Isla durante el mandato del general Serrano, y hacía mención al "omnipotente partido catalán", que a continuación precisa:

> Omnipotente he llamado al partido negrero, y hoy más que nunca se ha puesto a prueba su poder con el contrapeso que está presentando a Dulce de mil maneras distintas, para neutralizar la eficacia de sus esfuerzos contra el tráfico. Le digo á V. que como Dulce no se suavice lo deponen (Rodríguez, 1909: 114-115).

La perspectiva del final de la guerra de Secesión en los Estados Unidos hacía presagiar una presión directa sobre el Gobierno español. "Si por un lado la represión de la trata parece ser el propósito leal de esa voluntad de hierro que se llama Dulce, por otro vemos á este en una armonía tan grande con Zulueta, que no sabemos como explicarla en las actuales circunstancias", dice Mestre (Rodríguez, 1909: 114). En febrero de 1869, cuando llevaba un mes de su segundo mandato y anunció medidas liberales, un batallón de Voluntarios se reunió y gritó bajo el balcón del gobernador: "¡Mueran los traidores!". En marzo desfilaron 12.000 Voluntarios por La Habana, y Dulce, intimidado, se plegó a sus peticiones de embargos de bienes a los "enemigos de España" y accedió a permitir ejecuciones. En mayo se pide abiertamente su renuncia y se fuerza la dimisión. Permanece unas semanas bajo custodia y el 5 de junio es embarcado de vuelta a la Península. "Estamos ante dos insurrecciones en la Habana —dirá un diputado en las Cortes—: la de los insurrectos por un lado, y la de los voluntarios, que son otros insurrectos[75].

EL PODER DEL PARTIDO NEGRERO

La prensa satírica republicana —más de un centenar de cabeceras aparecidas entre 1868 y 1874— comprendió a determinados políticos en la denominación de *negreros*, considerada muy irrespetuosa. A partir de 1870, en el contexto de la guerra que se libraba en la colonia, cuando se plantearon reformas para Ultramar, entre ellas la abolición de la esclavitud, comenzó a hablarse de la existencia de un *partido negrero*. Ese partido bloqueaba los proyectos del Gobierno y distribuía dinero entre las

redacciones de los periódicos que crearan opinión, según relata en sus memorias Benito Pérez Galdós. Entre tanto se constituyó un verdadero *lobby* político en Madrid.

También en los Estados Unidos, en las décadas *antebellum*, mientras crecía el rechazo a la esclavitud en los estados del Norte, se difundió la noción de un *Slave Power*, basado en la sobrerrepresentación política en las instituciones federales de la minoría esclavista del Sur. Los abolicionistas y defensores del sistema republicano denunciaban que una minoría de grandes plantadores esclavistas ejercía una influencia completa en sus estados, constituyendo una auténtica *esclavocracia*, de donde el historiador cubano Manuel Moreno Fraginals tomó la expresión para acuñar una variante: *sacarocracia*. El *Slave Power* actuaba coordinado, condicionando el comercio exterior, las regulaciones interestatales en la persecución de esclavos que buscaran la libertad y la ocupación de nuevos territorios en la expansión hacia el oeste. El *poder negrero* español se expresó desde fecha temprana y actuó tanto en La Habana, centro de la sacarocracia colonial, como en la Península, en Madrid, centro del poder nacional, pero también en Barcelona, centro de negocios y finanzas asociados al mundo ultramarino. Entre 1870 y 1873 trasladó sus concepciones a la sociedad civil, organizando en las principales ciudades Centros Hispano-Ultramarinos.

Exponentes de ese *Slave Power* en Madrid después de 1868 fueron Francisco Serrano, Adelardo López de Ayala, Juan Bautista Topete, Francisco Romero Robledo, parlamentarios, ministros y, el primero, presidente del Gobierno y regente del Reino. En el sector isabelino, con la misma actitud respecto a Cuba y la esclavitud estuvieron el marqués de Cáceres (Vicente Noguera y Sotolongo, nacido en La Habana, descendiente de un linaje de propietarios de esclavos —Sotolongo— que se remonta al siglo XVI), promotor directo del golpe de Estado que en diciembre de 1874 restauró a los Borbones; el marqués de Manzanedo, generoso financiador de la prensa madrileña antirreformista; el cántabro Antonio López y López y su socio vizcaíno Manuel Calvo. Entre ellos, en capítulo político aparte, estuvo Antonio Cánovas del Castillo, presidente del Consejo de Ministros de 1875 a 1879, de 1880 a 1883, en 1885, y varias veces desde 1891 hasta su asesinato en 1897. Cánovas fue un firme opositor a la Ley preparatoria de

abolición de la esclavitud aprobada en las Cortes en junio de 1869. Su posición, con un pequeño grupo parlamentario, fue decisiva en el resultado aprobado, pues en aras de la conciliación la mayoría aceptó limitar los efectos de la ley y aplazar hasta la finalización de la guerra colonial una decisión sobre el tema. Concluida la guerra en 1878, ignoró el asunto hasta que la realidad se lo impuso de la mano de su sucesor temporal, el general Arsenio Martínez Campos. Cánovas era desde 1867 académico de la Lengua, la institución que aguardó hasta 1884 para incluir la voz "negrero" en su diccionario, cuatro años después de haberse promulgado la ley de abolición de esclavitud en la provincia española de Cuba. Para los académicos, la voz estaba referida al que se dedica "a la trata de negros", presuponiendo que son esclavos, algo que no especifica tan siquiera en las últimas ediciones del siglo XXI, ignorando la carga racista de la expresada metonimia. Por "trata", de otro lado, la RAE define "el comercio de negros bozales, que consiste en llevarlos a vender como esclavos de la costa de África a América", sin especificar que en las décadas anteriores a 1866 el principal destino había sido Cuba, provincia española.

Juan Manuel Manzanedo, "el hombre más rico de España", como se repetía en la época, llevaba casi 25 años en la Península cuando cayó Isabel II, quien poco antes lo había distinguido con el título de marqués. Desde 1868, Manzanedo asumió en Madrid la máxima representación de los intereses antillanos y, por lo tanto, esclavistas. En la capital del país constituyó una "junta cubana" que buscó contactos con el Gobierno, donde tenían de interlocutores a los ministros Adelardo López de Ayala y Juan Bautista Topete —hijo del corrupto comandante de Marina de La Habana—, y hasta pueden acceder al general Serrano, presidente del Gobierno, aunque este se había distanciado durante su mandato en Cuba del partido intransigente. Con Manzanedo se encuentra José Antonio Suárez Argudín. Manuel Calvo viaja en varias ocasiones a la metrópoli. A comienzos de 1870, Manzanedo hace llamar a Antonio González Llorente, un periodista que ha figurado entre los dirigentes del Casino Español de La Habana que a finales de 1868 se convierte en una suerte de asamblea reaccionaria opuesta tanto a los insurrectos como al régimen democrático que se abre paso en España. González Llorente llega con la misión de crear opinión en favor de cuanto representa el *partido español* de Cuba y en contra de

cualquier reforma social o política en las colonias. En marzo crea *La Integridad Nacional*, furibundo libelo ultraintegrista transformado después en el periódico *Cuba española*. El periódico había aparecido antes en La Habana. Manzanedo lo sufraga. En su primer editorial de presentación ("Nuestra misión"), el 9 de marzo, denunciaba la traición y la codicia de "apóstatas de su origen y de su raza". La heterogeneidad de razas existente en la isla, de otro lado, desaconsejaba el reconocimiento de libertades ilimitadas. La línea argumental insistía en racializar la rebelión. En el mismo sentido, consideraba un problema laboral y una imprudencia la libertad concedida a una raza que la desconocía (4 de junio de 1870).

Es la época en que se atribuye al dinero de los negreros la compra de buena parte de las redacciones de la prensa madrileña. "¿Pero usted cree que hay en España dinero que no venga de la perla de las Antillas?", pregunta un personaje de Galdós en la entrega *Amadeo I*. "Quieren los buenos españoles que si se va a quitar la esclavitud, nos contentemos ahora con el 'vientre libre', dejando lo demás para mejores tiempos", prosigue.

> Para meter estas ideas en las cabezas alocadas de acá, los hacendados desean tener aquí órganos de la opinión sensata… Hacen ellos su cuestación, reúnen una porrada de miles de pesos y la mandan acá. Ahora viene el dinero a las manos de don Manuel Calvo, que está en Madrid […]. De las manos de Calvo pasa el dinero a las de don Adelardo Ayala, que lo distribuye…

La recreación dista de ser solo literaria. Galdós es, en aquellos años, el joven venido de Las Palmas que se gana la vida escribiendo en los periódicos.

La Integridad Nacional fue acusado por otros diarios de ser "un periódico negrero". Respondió (24 de septiembre de 1870) difundiendo la información proporcionada por la *Gazeta de Madrid* sobre recaudación del timbre en el mes de agosto, el impuesto de correos que permite también aproximarnos a su tirada. *La Integridad* era el segundo diario por la cuota satisfecha, por delante de los periódicos progresistas *La Igualdad* y *El Imparcial*. Para *La Integridad*, era legítimo hablar de "laborantes de Madrid", aquellos españoles que se dedicaban a extraviar a la opinión pública en las cuestiones ultramarinas (26 de octubre de 1870). Tras el asesinato de Prim, dedicó un artículo en el que no se mencionaba a la víctima por su nombre pero se presentaba la ventaja que traía el crimen: "Ha venido a precipitar las cosas, a anticipar la solución de determinados

problemas, y a definir de una manera más concreta el carácter conservador que la política debe presentar…". El diario cesó al día siguiente de las elecciones del 10 de marzo de 1871 que llevaron al Gobierno a Serrano, Sagasta y Topete.

En 1871, aprovechando el impacto de la Comuna de París en la burguesía española, los agentes negreros promueven la formación de una "Liga contra el filibusterismo y la Internacional", integrada por sus periódicos y la prensa más conservadora. Con rara habilidad consiguen asociar dos temas totalmente independientes y conforman un bloque peninsular antirreformista que, en breve, desempeña cometidos políticos de largo alcance.

La Integridad Nacional aparece cuando Segismundo Moret accede al Ministerio de Ultramar y se prepara el proyecto de abolición de la esclavitud. Es un momento intermedio entre dos cortos periodos de contactos negociadores sobre el futuro de la isla: agosto-octubre de 1869 y septiembre-diciembre de 1870, auspiciados en ambos casos por Juan Prim. En la segunda fecha, el Congreso de los Estados Unidos ha dispuesto la publicación de los documentos relativos a las anteriores gestiones, por lo que resultan conocidas de la opinión española, pudiéndose comprobar que nunca se había propuesto la venta de la isla. Sin embargo, a lo largo de 1870 la prensa negrera difunde en España una versión deliberadamente falsa, que consigue afianzarse como exacta: Juan Prim, el presidente del Gobierno, está negociando con los norteamericanos la venta de Cuba por 100 millones de pesos. Quizá sea la primera *fake new* de la historia; desde luego lo es de la historia española, pues se construye a sabiendas de que no corresponde a la verdad y se hace circular con la confianza en su destructivo poder político. Más destructivo en lo personal, por supuesto, fue el atentado mortal que costó la vida a Juan Prim en diciembre de 1870 mientras se mantenía abierta la última gestión emprendida para lograr un armisticio en Cuba. Los principales sospechosos del asesinato, para la Justicia, fueron José María Pastor, jefe de la escolta del regente Francisco Serrano —casado con la condesa de Santovenia, dueña de plantaciones en Cuba— y el coronel Felipe Solís y Campuzano, ayudante del duque de Montpensier que había sido recomendado por Topete. Ambos fueron detenidos y la fiscalía reunió numerosos testimonios sobre su

participación. Permanecieron en prisión después del cambio de régimen y solo fueron puestos en libertad en octubre de 1877 en vísperas del matrimonio de la hija de Montpensier con Alfonso XII. Para que el sobreseimiento tuviera lugar, el Gobierno presidido por Cánovas destituyó al fiscal, que persistía en presentar cargos, y al juez que estaba dispuesto a aceptar el procesamiento de Pastor como pedía el nuevo fiscal. Ya en diciembre de 1871 se había sustituido al juez que ordenó la entrada en prisión de Pastor (Pedrol Rius, 1983). Los detenidos permanecieron presos durante siete años y el caso del mayor magnicidio sucedido hasta entonces en España se resolvió por conveniencia política.

En noviembre de 1871 Juan Manuel Manzanedo crea el Centro Hispano-Ultramarino de Madrid. Su objetivo es disponer de una organización en la que se integren españoles con intereses en Cuba, cubanos residentes en la Península y sectores políticos contrarios a las reformas en Ultramar porque también se oponen a los cambios en la metrópoli. Solo podían figurar en su junta quienes hubieran residido en las Antillas. En Barcelona lo promueve el Fomento de la Producción Nacional, la organización de los empresarios. A continuación, se crean centros en algunas ciudades de la Península: Valencia, Zaragoza, Palma de Mallorca… Los Centros captan sectores económicos influyentes: banqueros, industriales, comerciantes, terratenientes, navieros. Integran a periodistas, escritores y militares. Su bandera es el patriotismo furibundo y la integridad de España y sus "provincias de ultramar". Su programa es idéntico al del *partido español* de Cuba, como ellos mismos lo denominan, del cual los Centros son cómplices e instrumento. El lenguaje utilizado ratifica la identidad: "Los Centros Hispano-Ultramarinos debían alarmar, como han alarmado, a los traidores; tenían que producir un sentimiento de contrariedad en los que siempre anteponen su conveniencia a la conveniencia de la nación". Son palabras del marqués de Manzanedo en carta publicada por el periódico *El Puente de Alcolea* en los primeros días de enero de 1872.

El primer partido político que asumió los planteamientos del *partido negrero* fue el Moderado, que el 13 de diciembre de 1871 dio a la publicidad un manifiesto, "A los defensores de la integridad nacional en Cuba y Puerto Rico", en el que reproducía el lenguaje integrista en el que solo cabían patriotas defensores del *statu quo* colonial, sin reformas, y

traidores. Lo firmaron 335 personalidades y fue la primera actividad que los sacaba del retraimiento y que los pondría en la senda de la Restauración. Entre los firmantes se hallan el marqués de Yarayabo, miembro de la Junta Cubana en Madrid, Antonio González Llorente, mentor de la prensa esclavista peninsular y secretario del Centro Hispano-Ultramarino madrileño, y el marqués de Manzanedo, que hace constar su reciente condición de senador electo y es presidente del Centro de la capital de España. El Partido Moderado imputa la insurrección cubana a la "traición de españoles indignos" y ofrece su apoyo al Gobierno y a los defensores de las colonias —Voluntarios y Ejército— con tal de conservar la integridad del territorio. Los moderados fomentan la idea de la existencia de una conspiración compartida por los promotores de la Revolución democrática de 1868, que expulsó a Isabel II, y la rebelión anticolonial: "Entre la insurrección de Cuba y la de Cádiz hay vínculos misteriosos, un vicio de origen idéntico, rastros de maquinaciones y coincidencias, que mutuamente las explican y completan". Prescindiendo del carácter popular de ambos movimientos, procura conectarlos con la finalidad de situar a sus rivales políticos peninsulares en el campo de los antipatriotas, como han hecho Manzanedo y sus pregoneros, y antes los intransigentes de La Habana y los "incondicionales" criollos de la isla. Está naciendo la noción de "anti-España", el enemigo interno que atenta contra la nación y ha de ser sacado de la vida política y extirpado de la sociedad.

Los filibusteros de las Antillas contribuyeron con todos sus medios a encender y propagar la revolución de setiembre, favorable a sus propósitos aviesos. La revolución de setiembre da calor y aliento a la insurrección filibustera, obstinándose con poco acierto en llevar a aquel suelo, ya candente y de ninguna manera preparado, sus principios extremos, sus innovaciones peligrosas, sus reformas.

Fraguando complicidades inexistentes, los derrotados de 1868 descalifican a los vencedores y hacen recaer sobre ellos el estigma de la traición. Pero aquellos —en la imputación fabricada— no habían puesto término a su perfidia asociándose a los enemigos de la patria; era necesario alimentar la secesión en pago a la ayuda recibida.

El manifiesto moderado reactivó al sector político más reaccionario del antiguo régimen isabelino, pero Manzanedo era consciente de las limitaciones de una relación exclusiva o privilegiada con un partido prácticamente extraparlamentario, sin apoyo popular. Debían atraerse a

personalidades de otras adscripciones. Con los antiguos miembros de la Unión Liberal, partido tan próximo a los intereses antillanos, la labor de proselitismo ofrece los mejores resultados. El reducido grupo parlamentario que lidera Antonio Cánovas del Castillo, los "liberal-conservadores", muestra una afinidad completa. De hecho, ha sido muy activo durante los debates en las Cortes del proyecto de la Ley preparatoria de la abolición de la esclavitud en 1870, y ha obtenido un aplazamiento de la ley definitiva hasta que concluyera la guerra, con lo cual, gracias a su iniciativa, se conserva en esclavitud a más de 250.000 personas. El movimiento de atracción se dirige también hacia militares. Mas el primer indicio del interés de otros partidos por no ceder a los moderados las relaciones con los esclavistas de Cuba se produce el 22 de diciembre de 1871. Apenas han transcurrido nueve días del manifiesto moderado y tres desde que Práxedes Mateo Sagasta, dirigente del Partido Progresista, ha asumido la presidencia del Gobierno. Acaba de ser creada una nueva distinción asociada a la nueva dinastía, la Orden de María Victoria, de la que Juan Manuel Manzanedo recibe una de las primeras grandes cruces.

De otra parte, los anuncios aparecidos en el *Diario de la Marina*, de La Habana, por ejemplo, el 17 de junio de 1871—un año después de haber sido aprobada la "ley Moret", que declaraba los "vientres libres", la libertad a los nacidos desde el 16 de septiembre de 1868, daba la libertad a los mayores de 60 años y prohibía la venta separada de matrimonios o de madres e hijos menores de 14 años—, demostraban que la autoridad española no la hacía cumplir:

> Se venden juntas o separadas una negra, sabe lavar, planchar, cocinar, con una hija de 12 años, otra de 7 y un varón de 11; otro negro de campo, con principios de cocina, de nación [africano], de 25 años [era obvio que ingresado en el periodo en que era ilegal] y un negro calesero de 40 a 50 años, coartado en 450 pesos [había iniciado el proceso de autocompra a plazos]; se alquila o se vende, según arreglo[76].

En la convulsa política del momento, en 1872 se asiste a la caída de Sagasta, mezclado en acusaciones de corrupción, dos elecciones generales, un breve Gobierno reformista presidido por Manuel Ruiz Zorrilla y la escisión de los progresistas, con el retorno de Ruiz Zorrilla al Ejecutivo con una sólida mayoría parlamentaria. El nuevo Partido Radical tiene un programa de reformas que coloca la abolición de la esclavitud en Puerto

Rico en primer lugar.

El anuncio de la ley fue el detonante de una intensa y rápida movilización antirreformista liderada por los Centros, que multiplican los manifiestos y coordinan una respuesta conjunta a comienzos de diciembre. Ignorada la exigencia de detener el proyecto de abolición, el 11 de diciembre Manzanedo dirige una petición al rey en nombre de los Centros. Tras considerarle "primer guardador de los derechos patrios y defensor de la integridad del territorio", le suplica "evitar posibles males [...] oponiendo su poderosa voluntad a innovaciones" que pudieran producir la pérdida de provincias para la monarquía[77]. Dos días después, el 13, el rey recibe a una comisión y Manzanedo le solicita de manera expresa que no autorice las reformas. Comenzaba la campaña destinada a lograr que el rey, vulnerando la Constitución, detuviera el procedimiento parlamentario mediante la retirada de respaldo al presidente del Gobierno. La recogida de firmas se extiende por España y se suceden los pronunciamientos de entidades; entre ellas, se hace pública una enviada desde Cuba que firma Julián Zulueta. En Valencia lo secunda Eugenio Viñes
.

El 24 de diciembre se lee en las Cortes el proyecto de ley de abolición inmediata y sin indemnización en Puerto Rico. Al día siguiente se pronuncia una extensa representación de la nobleza, encabezada por el duque de Alba, contraria a la abolición. El 5 de enero de 1873 se crea en Madrid la Liga Defensora de la Integridad Nacional, o Liga Nacional. El movimiento impulsado desde dos años antes cobra naturaleza política. Consigue reunir a representantes de los partidos y personalidades opuestos al régimen constitucional —moderados y liberal-conservadores— y del partido que se llama Constitucional, una de las dos grandes formaciones del sistema de partidos dinásticos. La defensa de la continuidad de la esclavitud ha logrado ser encubierta con la oposición a las reformas en las Antillas y esta se reviste de un patriotismo exaltado ante la amenaza inventada de un Gobierno traidor que atentaba contra la integridad de la nación al dar pasos que permitan la separación de Cuba. El diputado Joaquín María Sanromá, miembro activo de la Sociedad Abolicionista, reducirá esa presión a intereses personales cuando hace mención a los papeles reunidos por el Almirantazgo inglés, "en las cuales

se verían acaso más que fielmente retratados algunos encopetados ligueros", dice en las Cortes en referencia a Manzanedo[78].

La Liga se replica en las provincias y localidades. La Liga en Valencia la preside Fernando Ibáñez Palenciano, hermano de Francisco Feliciano, uno de los mayores dueños de plantaciones de Cuba. A su vez, se organizan manifestaciones populares en respaldo de la ley.

En Valencia participan unas 2.000 personas, según las fuentes; los opuestos al proyecto han reunido 2.600 firmas. La controversia llega a los pueblos más pequeños. El diputado Rafael María de Labra resumiría la situación: la abolición de la esclavitud era la "cuestión social" para las Antillas sin la cual no podía desatarse el problema colonial que ya había ocasionado 25.000 bajas españolas en la guerra, 4.000 fusilados y agarrotados de los insurrectos. Labra, nacido en Cuba y abolicionista, dirá que la abolición "desencadena todos los elementos del pasado, [...] con su pretexto el antiguo régimen [...] para dar batalla había buscado los benévolos pliegues de la bandera nacional en la ensangrentada tierra de nuestras Antillas"[79]. Pocas veces se hizo realidad como entonces la sentencia de Samuel Johnson: "El patriotismo es el último refugio de un canalla". El *partido negrero*, ahora "partido español de Cuba", estaba construyendo un escenario propicio a sus intereses. En el curso de esos debates, habidos días después de la renuncia de Amadeo de Saboya al trono y la proclamación de la Primera República, la confrontación política revistió un grado elevado de acritud y de espontaneidad muy reveladora: "Vuestro Alfonso" no recibiría el fervor de la masa del pueblo "ni a pesar de los *tesoros de Cuba* habéis podido levantar una masa de dinero", afirmó Sanromá. Desde la bancada canovista se escuchó al diputado Jové y Hevia decir: "No hemos querido". El diputado radical —"hoy tratan de envolver en los nobilísimos pliegues de la bandera nacional [...] sus horribles negradas"— siguió con su argumento: si Felipe V se había consolidado en el trono cediendo el asiento de negros a los ingleses, "qué extraño es [...] que solo sobre el pavés de la *esclavitud* podáis levantar el trono de vuestro príncipe Alfonso, cuando sobre la esclavitud se levantó el de su abuelo"[80].

El 10 de enero, la Liga publica un manifiesto que ha redactado López de Ayala. Aparece esos días un periódico, *La Liga Nacional*, cuya dirección asume el alfonsino Ildefonso Bermejo. Con gran rapidez reúnen firmas y

las presentan a las Cortes en respaldo de su posición. Un diputado, Esteban Collantes, saldrá al paso de las censuras recibidas por los pliegos que habían reunido —"fáciles de fabricar por las influencias personales", se les había reprochado—; después de presentarse como miembro de la Liga ("partido donde milito"), dirá: "¿Hay quien censure este procedimiento? Pues así es como se hace y se manifiesta la opinión pública en los países republicanos y democráticos"[81].

La continuidad del Gobierno parece depender de la suspensión de las reformas en Ultramar y, en especial, de la abolición en Puerto Rico, que hace presagiar la siguiente medida, la abolición en Cuba, donde los esclavos son varios cientos de miles. El 30 de enero de 1873 la junta delegada de la Junta General de Hacendados de Cuba, presidida por Julián Zulueta, elevó una memoria al Gobierno en la que llamaba a estudiar tres cuestiones que a su juicio se hallaban unidas: la inmigración de colonos, la organización del trabajo y, por último, la abolición de la esclavitud. "Creen [algunos] que la servidumbre actual se sostiene en Cuba por ambición, por inhumanidad, por capricho, y desconocen u ocultan maliciosamente que sobrada abnegación hay en nuestros pechos", afirmaba, evitando llamar a la esclavitud por su nombre. "Es preciso que sepan esa verdad [...], es necesario que la producción de Cuba no decaiga por falta de previsión y defensa". Admitía que en la isla había 300.000 esclavos, y de manera implícita reconocía que sobre esa condición descansaba la prosperidad que disfrutaban; durante la guerra, como consecuencia del conflicto franco-prusiano en Europa, el precio del azúcar y la exportación batían récords. Los hacendados más destacados proponían la creación de una gran asociación, "una colectividad fuerte por su derecho, respetable por su clase, decidida a salvar sus intereses, alentada en primer término por el bien de la Patria", una asociación "vasta y poderosa" que reúna "a todos los propietarios de esclavos", que con sus "proyectos previsores" se antepusieran "a los resultados de las elucubraciones de los clubs abolicionistas". A este fin, los asociados debían contribuir a la elaboración de un censo de esclavos y abonar diez pesos al año por cada uno[82]. Los tres millones que pensaban reunir, a disposición de la Junta, era un gran capital dispuesto para empresas muy superiores a las de realizar estudios o fomentar la llegada de inmigrantes blancos. Las firmas reunidas en Cuba

los ocho meses siguientes no superaron el número de 14.000.

La presión sobre el rey no cesó. Existían otros motivos de fractura política, pero fue la exigencia de destitución de Ruiz Zorrilla, que disfrutaba de un respaldo parlamentario superior a los dos tercios, el que condujo a la abdicación del monarca ante la evidencia de que el sistema bipartidista del turno en el Gobierno, según había sido concebido, había saltado por los aires, mostrándose únicamente parlamentarios los radicales y los republicanos. El 11 de septiembre de 1873 se proclamaba la Primera República. Y en contra de sus pretensiones, la maniobra de la Liga y de sus socios, en lugar de detener la ley de abolición para Puerto Rico, se convirtió en la primera medida que simbolizaba el espíritu del nuevo régimen.

En previsión de que se abordara a continuación la abolición en Cuba, todos los esfuerzos se dirigieron a aplazarla, aviniéndose incluso a estudiarla y consensuar una fórmula. El proyecto que los hacendados presentaron en diciembre de 1873 de manos de Zulueta al ministro de Ultramar, el republicano Santiago Soler y Pla (casado con Julia Torrents y Brecó, hija del traficante negrero y luego empresario Jaime Torrents), llamaba a conciliar los principios humanitarios, la riqueza de la isla y "los derechos adquiridos por los propietarios a la sombra de una legalidad que ellos no han creado". La abolición debía ser indemnizada y, puesto que eso no era posible en la situación de la Hacienda, proponían un patronato de diez años. Y esto debía posponerse al momento en que se pudiera disponer de una fuerza armada en condiciones de sofocar la excitación que produciría su anuncio "en las clases de color". Tampoco esto era posible mientras se mantuviera la guerra. La ley que sugerían podía ser aprobada, pero con el compromiso de que no se publicara hasta seis meses después de terminada la contienda. El patronato dejaría en manos del patrono "el derecho a utilizar el trabajo emancipado y todos los demás derechos que a los tutores corresponde"[83]. Entre tanto, el *partido negrero* colaboraba con todos los movimientos destinados a poner fin a la República. De hecho, tras el golpe de Estado de Manuel Pavía que puso fin al sistema parlamentario, aunque mantuvo casi un año más el régimen republicano, cesaron los esfuerzos conciliadores. Con Serrano en la presidencia del Poder Ejecutivo, la Liga carece de posibilidades y la acción política

antisistema se va concentrando en el campo alfonsino.

INTEGRISTAS: NADA SE RESISTE AL RENCOR DE RAZA

La *raza latina* fue una expresión utilizada en el siglo XIX con reminiscencias retóricas, al calor de la reorganización de los Estados europeos y las reflexiones sobre los pueblos y naciones que despertaban o se reagrupaban, y el temprano desarrollo desigual. Se suponía un carácter y un espíritu a las grandes "razas" reconocibles: la germánica, la eslava, la anglonormanda, la escandinava y la latina. Las potencias colonialistas tensaban la noción de *raza blanca* en un orden jerárquico que capacitaba a esta sobre las restantes. En España, la noción no se había forjado a través de un supremacismo explícito sino degradando la condición de los *negros* y de los indígenas y las diversas mezclas, las clases de casta; la peor de todas las *castas malas* la formaban los mulatos, los negros libres y los esclavos. Así se había establecido en las leyes antiguas de la colonización y el gobierno del Imperio. La esclavitud dejaba una huella imborrable. En su opuesto se hallaba el testimonio de *limpieza de sangre*, que acreditaba no poseer mezcla de judío ni de moro, ni, claro está, de negro. Se siguió presentando y se mantuvo su exigencia para obtener licencia y pasar a América, acceder a la universidad, obtener un empleo real o un oficio que no fuera "vil". En las colonias de las Antillas se dirá que todo eso se olvidaba en la competencia por abrirse camino y que el centelleante centén acallaba cualquier rumor sobre el origen de las personas. Y a menudo era así, mientras no cruzara el interés de un tercero que apelase a la prohibición, por ejemplo, de un matrimonio mixto que deshonraba a toda la familia del español, facultada por ello a interponer una demanda que suspendiera la celebración. No mucho antes de iniciar la insurrección el 10 de octubre de 1868, el abogado y dueño de un pequeño ingenio, Carlos Manuel de Céspedes y del Castillo, iniciaba en España un expediente de declaración de hidalguía. Tras proclamar la independencia, dio la libertad a sus esclavos.

Las fracturas raciales se conservaron en el mundo colonial, estuvieron muy vivas debido a la esclavitud vigente y a la postergación de la *gente libre*

de color, temida hasta 1844, bajo vigilancia desde entonces. La preservación de la esclavitud y de la trata que la alimentaba de forma constante creó un sinnúmero de estereotipos sobre la población del imperio insular posterior a 1825. La insurrección de 1868 revitalizó muchos de los antagonismos que habían permanecido soterrados. Causó conmoción entre los españoles e incondicionales por la posición de los líderes criollos, muchos de familias patricias del centro y oriente de la isla, pero también por la incorporación de numerosa población "de color", incluidos algunos esclavos liberados. El conflicto colonial se revistió de conflicto racial, alimentado por los ascensos que llevaron a afrocubanos a empleos de jefes y oficiales. A los rebeldes los españoles les dieron el nombre de *mambises*, por derivación de la palabra bantú que significa "insumiso", "insurrecto", con ánimo de significar el predominio negro entre ellos, y el Ejército llamado Libertador aceptó la denominación de buena gana. La de 1880-1881 fue rápidamente presentada ante la opinión como una guerra de razas, hasta el punto de que los sublevados retrasaron la llegada a la isla de destacados generales afrocubanos para restar argumentos a la acusación. En 1895, con la nueva y última guerra, la asimilación volvió a surtir efecto, apenas nueve años después de la abolición definitiva de la esclavitud y cuando entre las fuerzas anticoloniales había no pocos antiguos esclavos y, en conjunto, los afrodescendientes llegaron a representar dos de cada tres alzados. De manera que durante las contiendas se reeditaba la noción de guerra al bárbaro, al salvaje. Y ello explica parcialmente la adopción de métodos de combate tenidos por indignos entre ejércitos respetados, como algunas de las tácticas contrainsurgentes ensayadas en la guerra de los Diez Años (1868-1874) y en la "Guerra Chiquita", hasta convertirse en regulares en la última. En 1896 Emilio Reverter Delmas, al dar cuenta del primer año de la lucha en su libro *Cuba española* afirmaba que el conflicto que vivían "nace del odio de raza". La ilustración de la portada de la obra representa a varios soldados de caballería, ondeando la bandera española, a punto a pisotear al mambí negro que yace en tierra con la enseña cubana. El libro destaca la condición de negros y mulatos de jefes, oficiales y tropa, y afirma que en el departamento Oriental los blancos estaban gobernados por los negros (1896: 205). "Negro insurrecto", "feroz negro", "negros rostros de

aquellos vándalos", "mambises, fanáticos negros los más", son expresiones habituales. No era una visión excepcional. La racialización de estos conflictos coloniales, además de utilizar el miedo, refuerza la identificación patriótica española con los mitos de la Reconquista, la particular cruzada ibérica (de "Pelayos" son calificados los Voluntarios en 1868-1873), y con los valores civilizatorios de la misión en América. Los criollos blancos que lideraban y daban respaldo a la insurrección era "traidores a su raza", la española, la raza blanca.

Con frecuencia se ha señalado que "pérdida" de Cuba supuso una experiencia traumática para la generación de militares jóvenes, que atribuyeron el fracaso del 98 a la conducción política del país durante la propia contienda, sin plantearse la oposición de este estamento a una autonomía en la isla u otra forma de autogobierno, a pesar del coste de las guerras anteriores.

Emilio Mola Vidal nació en 1887 en la población cubana de Placetas, hijo de un oficial de la Guardia Civil oriundo de Cataluña y de una cubana que a su vez era hija de un emigrante catalán y de una criolla. De raíces cubanas por vía materna, en 1898, cuando el futuro "Director" del golpe del 36, planificador militar de la sublevación, tenía 12 años, la familia se ve obligada a abandonar la isla, formando parte del contingente repatriado.

El primer destino de José Sanjurjo, Miguel Cabanellas, Gonzalo Queipo de Llano y Fidel Dávila, todos ellos generales destacados de la rebelión de 1936, tras obtener sus despachos de oficiales, fue la isla de Cuba, donde libraron la campaña de 1895-1898. José Millán-Astray, tras una formación militar abreviada debido a las guerras coloniales, fue destinado a Filipinas.

El futuro general y jefe del Aire durante la Guerra Civil Alfredo Kindelán Duany nació en Santiago de Cuba en 1879. Era hijo de un ingeniero militar cuya familia se había establecido en la isla a comienzos del siglo XIX. Su bisabuelo, el brigadier Sebastián Kindelán, había sido gobernador de Santiago entre 1799 y 1810; contrajo matrimonio con Ana Mozo de la Torre Garvey, santiaguera con varias generaciones en la isla, cuya familia, entroncada con la oligarquía local, era propietaria de haciendas de tabaco y de azúcar y, por lo tanto, de esclavos, hallándose entre los principales promotores de la plantación en la región (Provencio, 1994-1997). Retirado del Ejército en 1823, se dedicó a la administración de sus ricas posesiones. El hijo, Juan Kindelán, sigue la carrera militar hasta que al fallecer su

padre solicita en 1827 el traslado a las milicias provinciales para ocuparse de sus propiedades y de la familia; allí contrae matrimonio con una prima suya. Identificado con los intereses criollos, es elegido procurador en Cortes en 1834. En 1836 fue deportado a la Península por haber secundado la proclamación de la Constitución en Santiago. Restituido, en 1856-1857, fue alcalde mientras ocupaba los primeros lugares entre los contribuyentes. Su yerno sería Francisco Vicente Aguilera, vicepresidente de la República de Cuba en Armas, mientras que sus hijos Ultano y Fernando eran oficiales del Ejército español. Poseía el ingenio Palmarejos (partido de Jutinicú) y el cafetal San Sebastián (Yaguas), con sus correspondientes esclavos. La familia conserva ahí su patrimonio, aunque en 1896 es incendiado por los insurrectos y en 1898 abandonan el país. El general Alfredo Kindelán utilizó en 1938 batallones de prisioneros en la construcción del Aeródromo Escuela de Pilotos de Caza de Villanubla, exactamente como su abuelo había hecho en Cuba al gobernar la dotación de esclavos de sus haciendas.

Antonio Goicoechea, líder de las juventudes conservadoras mauristas, entusiasta partidario de la dictadura de Primo de Rivera, fundador y dirigente de Renovación Española —la ultraderecha monárquica de la Segunda República que trabaja en la conspiración que conduce al levantamiento militar de 1936, donde él mismo se implica en la negociación de ayuda militar italiana—, era, como se encarga de proclamar, hijo de una *austricante*. Se llamaba austricantes a los criollos defensores de la pertenencia de Cuba a España, en su caso porque su madre era cubana. A diferencia de lo que afirman sus biografías, Goicoechea no tuvo una simple relación circunstancial con la colonia a través de la relación filial. Su padre, Leandro Goicoechea Carricarte, navarro, llegó a Cuba a comienzos de la década de 1840 y se instaló en Puerto Príncipe. Allí amasó un mediano caudal. Pasada la sesentena, contrajo matrimonio con Zenobia Cosculluela, nacida en Camagüey en 1844, hija de un catalán de Igualada, José Cosculluela Tulsa, que ha logrado establecerse en la ciudad. Todo indica que Leandro Goicoechea ha pertenecido al carlismo en la guerra recién concluida. Él, o un hijo del mismo nombre, ejerce en 1886 de corresponsal del semanario habanero *Laurac Bat*, una publicación fundada por un carlista y en esas fechas orientada a la defensa del fuerismo

a través de la Unión Vasco-Navarra. Antonio nace accidentalmente en 1876 en Barcelona, donde se ha trasladado la familia durante la guerra que tiene en el departamento Central uno de sus frentes de lucha. Al término de la contienda, la familia regresa a Cuba, lo que las semblanzas del personaje han interpretado como parte de la emigración en masa de esos años sin reparar en las tres décadas que el progenitor llevaba en la colonia y que su vida había tenido lugar allí. En 1878 nace otro hijo, ya en Cuba. Antonio siguió estudios en el Liceo de Puerto Príncipe y cursó Derecho en la Universidad de La Habana, hasta que, en 1898, con la derrota española, la familia Goicoechea regresa a España, donde termina la carrera e inicia su vida pública.

Francisco Maeztu Eraso nació en Alcamadre, en La Rioja. Pasó a Cuba, se empleó en la aduana y se dedicó al negocio negrero, ganó posición y contrajo matrimonio. En 1848 estaba al frente de dos ingenios azucareros en Cienfuegos, Dolores y Pelayo, el primero un trapiche y el segundo movido a vapor. Su prosperidad le permite enviar a estudiar a París a su hijo Manuel, nacido en Cuba hacia 1852. El criollo protagonizó en la capital francesa un escándalo, al fugarse con la hija del cónsul británico en Niza. La pareja se instala en Vitoria, donde reside un hermano de Manuel. En esas circunstancias nació Ramiro de Maeztu Whitney.

Manuel de Maeztu accede a una holgada posición al heredar en 1865 las propiedades en Cuba. Uno de sus últimos biógrafos (González Cuevas, 2003: 34) menciona estos bienes y no deduce su naturaleza, cuando hasta 1886 eran trabajados por otra de las propiedades de los Maeztu, esclavos. Así, el autor recrea el ambiente liberal de la familia y la posición casi aristocrática de la que presumía antes de que comenzara su declive. Cuando en 1860 Ramón de la Sagra visita el ingenio Pelayo —"de Maestú", dice— lo pone como ejemplo de una mala gestión y de las negativas consecuencias del absentismo de su dueño. Manuel ha de viajar a la colonia para hacerse cargo de los ingenios. Y ausente el padre, poco después Ramiro, de 16 años de edad, concluido el bachillerato, no puede orientarse a la universidad y ha de iniciar estudios mercantiles. Manuel Maeztu no ha quebrado, no lo hace hasta unos años después, pero es obvio que deja de enviar remesas a la familia. El cambio de estatus familiar tiene lugar en 1890, cuatro años después de la abolición de la esclavitud, en plena caída del precio internacional del azúcar, con un propietario ausente

durante décadas y ajeno al conocimiento del negocio. Inconforme con el modesto empleo que le han proporcionado en Francia, Ramiro viaja en 1891 a Cienfuegos. Allí conoce la realidad interna del ingenio, pues trabaja para su padre en la casa de calderas —hasta 12 horas de jornada diaria— en el periodo de zafra (Varela, 2007: 11-16). Una década después recrea sus recuerdos en un relato que ambienta en un central azucarero en el que las condiciones de opresión conducen a una huelga. En plena identificación "social" —el texto se publica en la revista ácrata *Germinal*—, el escritor no logra desprenderse de su origen ni de la procedencia de su bienestar perdido: "La comida era inmunda bazofia —tasajo, galleta en vez de pan, arroz seco, bacalao podrido—, buena a todo tirar para las negradas de antaño, no para hombres que se consideran libres y han de sudarla a la mitad del día" (cit. González Cuevas, 2003: 42). Es obvio que su padre no lo ha llamado consigo y el encuentro concluye mal. El hijo se instala en La Habana, desempeñando los oficios más diversos, hasta que a mediados de 1894 retorna a España después de tres años en la colonia. Su padre fallece en Cuba en 1898, al poco de producirse la derrota española. El sueño de la familia negrera Maeztu se desvanece. Comienza el largo recorrido por el rencor de clase. En Argentina conocerá las tesis de la Hispanidad teorizada por el sacerdote vizcaíno Zacarías de Vizcarra. El vástago de un indiano negrero y esclavista, arruinado, despojado de su país y con conciencia de la derrota, la personal que le priva de una vida a la que se creía destinado, y la de su país, alienta la idea de un renacer de España basado en la raza española, que no es eminentemente biológica sino espiritual, pero que no contempla en su cuadro la existencia de las antiguas *malas castas*. Acción Española, el remedo de la ultraderechista Action Française, será su instrumento.

La reinterpretación del pasado español era realizada por quienes tenían una experiencia adversa de colonos rechazados en una sociedad pluriétnica en la que habían convivido españoles, criollos blancos, esclavos y libres de color, es decir, libertos y afrodescendientes de antepasados esclavos, una sociedad con actividades racializadas y un racismo latente o explícito. Los colonos y descendientes de colonos, las fuerzas militares enviadas a combatir a los nacionalistas cubanos experimentaron las guerras, pues así interesa verlas mientras se libraban, como una lucha de razas en la que un

elemento resultaba extrañamente disonante para ellos, el *laborante*, el *filibustero*, gente de su gente, el antiespañol que a sus ojos traicionaba su pertenencia a una misma nación, portadora de lengua, religión, cultura, parte de una misma civilización, asociándose a quienes nunca dejaban de ser contemplados como ajenos, extranjeros, bárbaros, los negros descendientes de esclavos. La noción que confronta a una España definida por un conjunto de rasgos esencializados, definidos por los "verdaderos españoles", integrista en principios y en su unidad —incluyendo entonces las "provincias de ultramar"—, indistintamente de la opinión expresada por la soberanía popular, y cualquier otra concepción del país o de la sociedad, llevaba a condenar a la segunda como una anti-España. La ideología y la mentalidad colonial españolas en Cuba, recorrida por la existencia de una población "heterogénea" definida por un amplio colectivo esclavo y la existencia de uno de cada cinco o seis habitantes descendientes de esclavos hasta fecha muy avanzada, tuvo mucho que ver con la forja de esas concepciones. La derrota no hizo sino alimentar el resentimiento. Se aprecia en la expresión que el escritor pone en labios de un personaje, al distinguir entre los hombres "que se consideran libres", trasuntos del joven emigrado Ramiro de Maeztu, y el trato que había sido bueno "para las negradas de antaño" que había poseído su padre y antes el abuelo negrero, base de la cómoda prosperidad que en su infancia y primera juventud había proporcionado a tantos españoles como él una apariencia de burgués sofisticado con ínfulas aristocráticas.

Detrás quedaba un extenso proceso de formación de capitales y un mundo de sufrimiento ajeno interminable. En palabras del poeta: "Aquí rumor y más allá silencio, / llanto remoto, muerte desterrada".

ANEXO

TABLA DE ABREVIATURAS

ACA	Archivo de la Corona de Aragón
AGI	Archivo General de Indias
AGN-U	Archivo General de la República de Uruguay
AGS	Archivo General de Simancas
AHN	Archivo Histórico Nacional
AMV	Archivo Municipal de Valencia
ANC	Archivo Nacional de Cuba
BNJM, MN	Biblioteca Nacional José Martí. Colección Manuscritos
DSAN	Diario de Sesiones de la Asamblea Nacional
DSC	Diario de Sesiones de Cortes

TABLA DE EQUIVALENCIAS MONETARIAS

1 peso	Real de a ocho (moneda de 8 reales de plata) o peso fuerte
1 peso	20 reales de vellón
1 peso	5 pesetas (1869) = 1 duro = 1 dólar (USD) [ss. XVIII-XIX]
1 centén	17 pesos
1 doblón	2 centenes
1 real de plata	34 maravedís = 2,5 reales de vellón
1 escudo (oro)	16 reales de plata = 40 reales de vellón (2 pesos)
1 doblón (oro)	32 reales de plata = 2 escudos (4 pesos)
1 onza (oro)	Moneda de 8 escudos (16 pesos)
1 centén (oro) de 1848	10 escudos (20 pesos)
1 centén (oro) s. XVII	100 escudos (200 pesos)

El cálculo del valor relativo del dinero entre 1850 y 2020 puede establecerse tomando en consideración diferentes factores. De menos a más aproximado,

señalamos las siguientes propuestas:

• En términos de poder adquisitivo (multiplicado por incremento del IPC).

• En términos de renta media para adquirir la misma mercancía (de acuerdo con el PIB per cápita).

• En términos de poder económico: renta disponible en relación con el producto total de la economía usando el PIB.

El método y su explicación, en Leandro Prados de la Escosura (2021): "Five Ways to Compute the Relative Value of a Spanish Peseta Amount, 1850 – Present", Measuring Worth, disponible en http://www.measuringworth.com/spaincompare

El peso, moneda de plata de ocho reales en el Imperio español, se convirtió en unidad de cuenta en Cuba y Puerto Rico después de que dejara de circular. Se le daba el valor de 20 reales de vellón y, a partir de 1968, de cinco pesetas o un duro de plata. El real de a ocho, creado en 1497, fue la moneda más estable del mundo entre mediados del siglo XVIII y mediados del XIX, referencia de transacciones en el Imperio español, pero también en China y África. Los Estados Unidos lo adoptaron para establecer el dólar americano y mantuvo la paridad con este durante todo el siglo XIX. Los intercambios comerciales y financieros entre los EE UU y Cuba fueron intensos y la evolución del IPC entre ambos no se distancia de forma significativa. A efectos de calcular el valor del peso en esa larga época pueden hacerse los cálculos conforme a la evolución del dólar y evitar una conversión múltiple (de pesos a equivalentes a pesetas, y después a euros).

La metodología en Samuel H. Williamson (2021): "Seven Ways to Compute the Relative Value of a U. S. Dollar Amount, 1790 to present", Measuring Worth, disponible en https://www.measuringworth.com/calculators/uscompare

BIBLIOGRAFÍA

Verdaderas causas en que don Juan Álvarez y Mendizábal ha fundado su opinión para que en la isla de Cuba, no rija la Constitución política de la monarquía española (1837): Burdeos.

Representaciones de la Junta de Comercio de Cataluña, e informes que acompañó relativamente al proyecto, que ha propuesto el gobierno inglés, de emancipación de esclavos de las colonias españolas (1841): Barcelona, Impr. Herederos de Roca.

Trial of the Pedro de Zulueta, Jun., of the charge of Slave Tradings… at the Central Criminal Court, Old Bailey, London (1844): Londres, C. Wood & Co.

Alcalá Galiano, Antonio (2009): *Recuerdos de un anciano* [ed. original de 1878], Barcelona, Crítica.

Alexander, P. G. J. (1841): *Observaciones sobre la esclavitud y comercio de esclavos e Informe del Dr. Madden sobre la esclavitud en la isla de Cuba*, Barcelona, Impr. Bergnes.

Alfonso Álvarez, Luis (1986): *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, A Coruña, Xunta de Galicia.

— (1994): "Comercio exterior y formación de capital financiero: el tráfico de negros hispano-cubano, 1821-1868", *Anuario de Estudios Americanos*, LI (2), pp. 75-92.

Álvarez Pedroso, Antonio (1948): *Miguel de Aldama*, La Habana, Academia de la Historia de Cuba.

Amores, Juan B. (2000): *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*, Pamplona, Eunsa.

Andrés-Gallego, José (2005): *La esclavitud en la Monarquía Hispánica: un estudio comparativo*, en J. Andrés-Gallego (dir.), *Tres grandes cuestiones de la historia de Iberoamérica: ensayos y monografías*, Madrid,

Fundación Mapfre.

Andrews, Georg R. (2007): *Afro-Latinoamérica, 1800-2000*, Madrid-Fráncfort, Iberoamericana- Vervuert.

Antúnez y Acevedo, Rafael (comp.) (1797): *Memorias históricas sobre la legislación, y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales*, Madrid, Impr. Sancha.

Apaolaza Ávila, Urko (2015): "Vascos en el tráfico de esclavos al Caribe (siglos XVIII y XIX)", en W. A. Douglass (coord.), *Vascos en Cuba*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, pp. 37-54.

Araujo, Ana L. (2017): *Reparations for Slavery and the Slave Trade: A Transnational and Comparative History*, Nueva York, Bloomsbury Academic.

Arias Estrada, Walter O. (2013): *Catalanes en Nueva España, 1790-1820. Emigración y Comercio* [Tesis doctoral], Barcelona, Universitat Pompeu Fabra.

Badía-Miró, Marc *et al.* (2013): "Redes sociales y negocios. La red de inversión del Banco de Barcelona en la economía catalana a mediados del siglo XIX", *Investigaciones de Historia Económica - Economic History Research*, 9, pp. 143-154.

Bahamonde, Ángel y Cayuela, José (1987): "Trasvase de capitales antillanos y estrategias inversoras; la fortuna del marqués de Manzanedo (1823-1882)", *Revista Internacional de Sociología*, 1, pp. 125-148.

— (1988): "Entre La Habana, París y Madrid: intereses antillanos y trasvase de capitales de María Cristina de Borbón y el duque de Riánsares (1835-1873)", *Estudios de Historia Social*, 44-47, pp. 635-649.

— (1992): *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*, Madrid, Alianza.

Balboa Navarro, Imilcy (2019): "La 'raza' como condición de sujeción. Los asiáticos recontratados", en J. A. Piqueras e I. Balboa Navarro (eds.), *Gente de color entre esclavos*, Granada, Comares, pp. 73-88.

Baptist, Edward E. (2016): *The Half Has Never Been Told. Slavery and the Making of American Capitalism*, Nueva York, Basic Books.

Barcia, Manuel (2014): *West African Warfare in Bahia and Cuba. Soldier Slaves in the Atlantic World, 1807-1844*, Nueva York, Oxford University

Press.
— (2016): "'Fully Capable Of Any Iniquity': The Atlantic Human Trafficking Network of the Zangroniz Family", *The Americas*, 73 (3), pp. 303-324.
Barcia Zequeira, Mª Carmen (1998): *Élites y grupos de presión. Cuba, 1868-1898*, La Habana, Ciencias Sociales.
— (coord.) (2017a): *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, La Habana, Universidad de La Habana.
— (2017b): "Caracterizando los alijos en tierra", en María del Carmen Barcia Zequeira (coord.) (2017b): *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866),* La Habana, Universidad de La Habana, pp. 31-66.
— (2017c): "Un entorno propicio: la trata negrera en el occidente de la Isla", en María del Carmen Barcia Zequeira (coord.) (2017c): *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, La Habana, Universidad de La Habana, pp. 67-186.
— (2018): *Pedro Blanco, el negrero. Mito, realidad y espacios*, La Habana, Ediciones Boloña.
Barry, Boubacar (2012): *The Kingdom of Waalo: Senegal Before the Conquest*, Nueva York, Diasporic Africa Press.
Beckert, Sven (2016): *El imperio del algodón. El rostro oculto de la civilización industrial*, Barcelona, Crítica.
Beckles, Hilary (2013): *Britain's Black Debt. Reparations for Caribbean Slavery and Native Genocide*, Kingston, University of the West Indies Press.
Bernand, Carmen (2001): *Negros esclavos y libres en las ciudades hispanoamericanas*, Madrid, Fundación Histórica Tavera.
Blanco White, José Mª (1814): *Boxquejo del comercio en esclavos y reflexiones sobre este tráfico considerado moral, política, y cristianamente*, Londres, Ellerton y Henderson.
Blasco, Yolanda (2009): *Epistolari de Jaume Badia. El pensament bancari en el segle XIX*, Torredembarra, Arxiu Municipal de Torredembarra.
Blasco, Yolanda y Sudrià, Carles (2009): *El Banc de Barcelona (1844-*

1874). Història d'un banc d'emisió, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

Blasco Martel, Yolanda (2007): "'Retornos' de América, banca y capital humano. El caso de Jaime Badía", *Historia Social*, 59, pp. 125-150.

Borucki, Alex *et al.* (2020) (eds.): *From the Galleons to the Highlands. Slave Trade Routes in the Spanish Americas*, Alburquerque, University of New Mexico Press.

British and Foreign Anti-Slavery Society (1855): *Comercio de esclavos en la isla de Cuba*, Londres, W. M. Wats.

Bru, Francisco (1885): *La verdadera vida de Antonio López y López*, Barcelona, Tip. Leodegario Obradors.

Burés Miguéns, Mª Teresa (2006): "José Pastor Horta, 1820-1877. Cohesión familiar e formación mercantil nas orixes dun emporio empresarial galego", en X. Carmona Badía (ed.), *Empresarios de Galicia*, A Coruña, Fundación Caixa Galicia, pp. 86-107.

Burgoa, Juan J. (2006): "Vida y obra del marqués de Amboage. Historia de una fundación benéfica", *Nalgures*, III, pp. 9-41.

Caballero, José Mª (1902): "En la Independencia" [1813], en *La Patria Boba*, Bogotá, Imprenta Nacional, pp. 73-274.

Cabana, Francesc (2011): *La burguesia emprenedora*, Barcelona, Proa.

Cabeltó i Roget, Francisco P. (1922): *Recolecta. Monografies, memòries, discursos, efemèrides d'Arenys de Mar*, Barcelona, Joaquim Horta.

Cadenas y Vicent, Vicente (1955): "El marquesado de Estella, el condado de San Fernando de la Unión y el ducado de Primo de Rivera", *Revista de Hidalguía*, 12, pp. 593-614.

Calavera Vaya, Ana Mª (2015): *Relaciones bancarias hispano-cubanas: La Habana, plaza y mercado, 1829-1868* [Tesis doctoral], Madrid, Universidad Complutense.

Caldeira, Arlindo M. (2013): *Escravos e traficantes no imperio portugués. O comercio negreiro portugués no Atlântico durante os séculos XV a XIX*, Lisboa, A Esfera dos Libros.

Canot, T. (1855): *Vingt années de la vie d'un négrier*, París, Amyot.

— (1854): *Twenty Years of an African Slaver* [edición de Brantz Mayer], Nueva York, D. Appleton & Co.

Cantero, Justo G. (2005): *Los ingenios de la Isla de Cuba* [con láminas de

Eduardo Laplante], Madrid, Fundación Mapfre Tavera-Ediciones Doce Calles-CSIC-Ministerio de Fomento.

Català Massot, Lluís (2013): "Els torrencs i la construcció del ferrocarril", *Recull de Treballs*, 14, pp. 85-115.

Cayuela Fernández, José G. (1988): "Transferencias de capitales antillanos a Europa. Los patrimonios de Pedro Juan de Zulueta y Ceballos y de Pedro José de Zulueta y Madariaga (1823-1877)", *Estudios de Historia Social*, 44-47, pp. 191-211.

Chaviano Pérez, Lizbeth J. (2018): "Cádiz, capital de la trata negrera (1789-1866)", en M. C. Cózar y M. Rodrigo y Alharilla (eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid, Sílex, pp. 163-193.

Childs, Matt D. y Falola, Toyin (2005): "The Yoruba Diaspora in the Atlantic World: Methodology and Research", en T. Falola y M. D. Childs (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington-Indianápolis, Indiana University Press, pp. 1-14.

Chinea, Jorge (2016): "Slavery and Child Trafficking in Puerto Rico at the Closing of the African Slave Trade: The Young Captives of the Slaver Majesty, 1859-1865", *Revista Brasileira do Caribe*, 32, pp. 59-98.

Colección Legislativa de España (1877): *Sentencias del Tribunal Supremo en su Sala Tercera. Segundo semestre de 1874*, Madrid, Carlos Bailly-Bailliere.

Collazo Pérez, Enrique (2002): "Empresarios asturianos en Cuba (1840-1920)", *Revista de Indias*, 225, pp. 535-558.

Congress of the United States (1826): *House Of Representants, Letter from The Secretary Of The Treasury In Relation To The Rights of Certain Persons to the Cargoes of the Slaves Ships* Constitution, Louisa, *and* Marino, Washington, Impr. Gales & Seaton.

Coquery-Vidrovitch, Catherine y Mesnard, Éric (2015): *Ser esclavo en África y América entre los siglos XVI y XIX* [presentación de la edición española de Piqueras, José A., *La esclavitud africana y África en la América española*, Madrid, Los Libros de La Catarata-Casa África].

Correspondence Slave Trade (1836-1846): *Correspondence with the British Commissioners, at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and*

Surinam: relating to the slave trade, 1835 […]: presented to both Houses of Parliament by command of His Majesty, Londres, William Clowes.

Corwin, Arthur F. (1967): *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1886*, Austin, University of Texas Press.

Costeloe, Michael P. (2009): *Response to Revolution: Imperial Spain and the Spanish American Revolutions, 1810-1840*, Cambridge, Cambridge University Press.

Coupland, Reginald (1933): *The British Anti-slavery Movement*, Londres, Thornton Butterworth.

Cózar Navarro, Mª Carmen (2020): *La Orca del Atlántico. Pedro Martínez y su clan en la trata de esclavos (1817-1867)*, Madrid, Sílex.

Cruz Mundet, José R. (2012): "Juan Bautista de Iturralde de Gamio, un asentista navarro en la corte de Felipe V", *Príncipe de Viana*, 255, pp. 205-260.

Curtin, Philip D. (1969): *The Atlantic slave trade. A census*, Madison, The University Wisconsin Press.

Dal Lago, Enrico (2013): *American Slavery, Atlantic Slavery, and Beyond. The U. S. "Peculiar Institution" in International Perspective*, Nueva York, Routledge.

De Arango y Parreño, Francisco (2005): *Obras* [2 vols.], La Habana, Imagen Contemporánea.

DEHA (1888): *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano de literatura, ciencias y artes* [3 vols.], Barcelona, Montaner y Simón.

Del Monte, Domingo (2002): *Centón epistolario* [4 vols.], La Habana, Imagen Contemporánea.

Delgado Ribas, José Mª (1982): "La emigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765- 1820). El ejemplo catalán", *Boletín Americanista*, 32, pp. 115-137.

— (2007): *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Bellaterra.

Del Valle Hernández, Antonio (1977): *Sucinta noticia de la situación presente de esta colonia* [1800] [edición de J. Pérez de la Riva], La Habana, Ciencias Sociales.

De Otazu, Alfonso (1987): *Los Rothschild y sus socios en España (1820-1850)*, Madrid, O. Hs.

Dérozier, Albert (1970): *Manuel Josef Quintana et la naissance du libéralisme en Espagne* [vol. II, Appendices], París, Le Belle Lettres.

Deschamps Chapeaux, Pedro (1986): "Etnias africanas en las sublevaciones de los esclavos en Cuba", *Revista Cubana de Ciencias Sociales*, IV (10), pp. 14-30.

De Studer, Elena F. S. (1984): *La Trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII* [1958], Montevideo, Libros de Hispanoamérica.

Díaz Morlán, Pablo (2002): *Los Ybarra, una dinastía de empresarios (1801-2001)*, Madrid, Marcial Pons.

Díaz Soler, Luis M. (1953): *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*, Río Piedras, Editorial Universitaria.

Dorel-Ferré, Gràcia (1995): "El origen del capital industrial catalán: el ejemplo de la familia Puig de Vilanova i la Geltrú", *Revista de Historia Industrial*, 8, pp. 173-192.

Dorsey, Joseph C. (2003): *Slave Traffic in the Age of Abolition. Puerto Rico, West Africa, and the Non-Hispanic Caribbean, 1815-1859*, Gainesville, University Press of Florida.

Drake, Frederick C. (ed.) (1970): "Secret History of the Slave Trade to Cuba written by an American Naval Officer, Robert Wilson Schufeldt, 1861", *The Journal of Negro History*, 55 (3), pp. 218-235.

Duharte Jiménez, Rafael (1988): *El negro en la sociedad colonial*, Santiago de Cuba, Editorial Oriente.

Eltis, David (2005): "The Diaspora Yoruba Speakers, 1650-1865: Dimensions and implications", en T. Falola y M. D. Childs (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington-Indianápolis, Indiana University Press, pp. 17-39.

Eltis, David y Richardson, David (2010): *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven-Londres, Yale University Press.

Eltis, David *et al.* (2008): *The Trans-Atlantic Slave Trade. A Database*, disponible en http://www.slavevoyages.org

Ely, Roland T. (2001): *Cuando reinaba su majestad el azúcar*, La Habana, Imagen Contemporánea.

Facal Rodríguez, Mª Jesús (2015): "José Pastor Horta (A Coruña, 1820-1877)", *Asociación Española de Historia Económica*, disponible en https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2015/09/Jose-Partor-AEHE-septiembre-2015.pdf

Faes Díaz, Enrique (2017): "José Xifré en el espejo: pieles, esclavos y celos de Stendhal", en J. M. Ramón de San Pedro, *Banqueros románticos catalanes*, Madrid, Marcial Pons, pp. 33-57.

Falconbridge, Alexander (1788): *An account of the slave trade on the Coast of Africa*, Londres, J. Phillips.

Falola, Toyin y Warnock, Amanda (eds.) (2007): *Encyclopedia of the Middle Passage*, Westport-Connecticut-Londres, Greenwood Press.

Falola, Toyin y Childs, Matt D. (eds.) (2005): *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington-Indianápolis, Indiana University Press.

Farràs, Andreu (2016): *Els Güell. La història de una de les famílies més influents a Catalunya els últims dos segles*, Barcelona, Edicions 62.

Fernández de Pinedo, Emiliano (1993): *La emigración vasca a América, siglos XIX y XX*, Colombres, Júcar-Fundación Archivo de Indianos.

Fernández-Guerra, Aureliano (1872): *El libro de Santoña*, Madrid, Impr. M. Tello.

Figueroa, Luis A. (2005): *Sugar, Slavery, & Freedom in Nineteenth-Century Puerto Rico*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press.

Fradera, Josep M. (1984): "La participació catalana en el trafic d'esclaus (1789-1845)", *Recerques*, 16, pp. 119-139.

— (1987): *Indústria i mercat. Les bases comercials de la industria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Crítica.

Franco, Jose L. (1973): *Contrabando y trata negrera en el Caribe*, La Habana, Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe.

— (1980): *Comercio clandestino de esclavos*, La Habana, Ciencias Sociales.

Funes, Reinaldo y Tomich, Dale (2009): "Naturaleza, tecnología y esclavitud en Cuba. Frontera azucarera y revolución industrial", en J. A. Piqueras (ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, Madrid, Siglo XXI, pp. 75-117.

Gallo, Klaus (2016): "Entre Viena y Tucumán. Las paradojas de la emancipación Argentina, 1814-1820", *Anuario del Instituto de Historia*

Argentina, 16 (1), disponible en http://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/IHAv16 n1a04

Garate Ojanguren, Monserrat (1990): *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.

— (1994): *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Colección Ilustración Vasca.

García Cantús, Mª Dolores (2004): *Fernando Poo: una aventura colonial española en el África Occidental 1778-1900* [Tesis doctoral], Valencia, Universitat de València.

García Díaz, Tarsicio (1985): "La vinculación de Francisco Ignacio de Yraeta con el mercado europeo e hispanoamericano", en M. C. Torales Pacheco (coord.), *La Compañía de comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, pp. 203-265.

García-Álvarez de la Villa, Beatriz y Terry, Kevin (2016): "Terrys in Spain and Latin-America: Exile and Rise of an Irish Merchant Family", *Estudios Irlandeses*, 11, pp. 69-81.

García, Gloria (1986): "El mercado de fuerza de trabajo en Cuba: El comercio esclavista (1760-1789)", en Academia de Ciencias de Cuba (ed.), *La esclavitud en Cuba*, La Habana, Editorial Academia, pp. 124-148.

Gelman, Jorge D. (1996): *De mercachifle a gran comerciante. Los caminos del ascenso en el Río de la Plata Colonial*, Huelva, Universidad Internacional de Andalucía-Universidad Nacional de Buenos Aires.

Gil-Bermejo, Juana y Pérez-Mallaína, Pablo E. (1985): "Los andaluces en la navegación transatlántica. La vida y la muerte en la carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII", en B. Torres Ramírez y J. J. Hernández Palomo (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVIII. Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, CSIC, pp. 271-296.

Gilroy, Paul (2014): *Atlántico negro. Modernidad y doble conciencia*, Madrid, Akal.

Ginzburg, Carlo (1989): "Indicios. Raíces de un paradigma de inferencias indiciales", en *Mitos, emblemas e indicios. Morfología e historia*,

Barcelona, Gedisa, pp. 185-239.
— (1993): *El juez y el historiador. Consideraciones al margen del proceso Sofri*, Barcelona, Anaya & Mario Muchnik.
González del Valle, Emilio M. (1900): *La poesía lírica en Cuba; apuntes para un libro de biografía y de crítica, 1853-1911*, Barcelona, Tipolitografía de L. Tasso.
González-Ripoll, Mª Dolores *et al.* (2004): *El rumor de Haití en Cuba: temor, raza y rebeldía, 1789-1844*, Madrid, CSIC.
Graden, Dale T. (2011): "Interpreters, Translators, and the Spoken Word in the Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade to Brazil and Cuba", *Ethmohistory*, 58 (3), pp. 393-419.
Gregorio XVI (1995): "*In Supremo Apostolatus*. Lettres apostoliques pour détourner du commerce des Nègres (3 décembre 1839)", *Mémoire Spiritaine*, 1, pp. 135-145.
Gutiérrez Medina, Luisa (1997): *La España Industrial, 1847-1853. Un model d'innovació tecnológica*, Barcelona, Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.
Haggerty, Sheryllynne (2009): "Risk and risk management in the Liverpool slave trade", *Business History*, 51 (6), pp. 817-834.
Harris, John (2020): *The Last Slave Ships: New York and the End of the Middle Passage*, New Haven, Yale University Press.
Hernández Martínez, Yoan S. *et al.* (2019): "La élite vasco-navarra y su contribución socioeconómica en la región de Cienfuegos, Cuba (1880-1920)", *Universidad y Sociedad*, 11 (3), pp. 104-110.
Hinks, Peter y McKivigan, John (eds.) (2007): *Encyclopedia of Antislavery and Abolition* [2 vols.], Westport-Connecticut-Londres, Greenwood Press.
Hobsbawm, Eric J. (1977): *Industria e imperio. Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*, Barcelona, Ariel.
Howe, Daniel W. (2007): *The Transformation of America, 1815-1848*, Oxford-Nueva York, Oxford University Press.
Hughes, Terence M. (1845): *Revelations of Spain in 1845, by An English Resident* [2 vols.], Londres, Henry Colburns Publisher.
Jennings, Evelyn P. (2009): "Imperial Defense and Manumission in

Havana, 1762-1800", en R. Brana-Shute y R. J. Sparks (eds.), *Past to Fredom. Manumission in the Atlantic World*, Columbia, The University of South Carolina Press.

Joda Esteve, Beatriz (2014): "El comercio de esclavos a Cuba, 1790-1840: Una proporción femenina", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 41 (2), pp. 107-120.

— (2016): "Esclavas de alma en boca. Las leyes redhibitorias en La Habana (1790-1840)", en J. A. Piqueras (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y de su legado*, Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, pp. 151-176.

Johnson, Sherry (2000): "The Rise and Fall of Creole Participation in the Cuban Slave Trade, 1789-1796", *Cuban Studies*, 30, pp. 52-75.

Jumar, Fernando (2021): "La expedición de esclavizados entre 1779 y 1783 según las notas de la Aduana de Buenos Aires y uno de los negocios que contienen", *América Latina en la Historia Económica*, 28 (1), pp. 1-33.

Juncosa i Gurguí, Xavier (2017): "Jaume Torrents Serramalera, el esclavista oculto", en M. Rodrigo y Alharilla y L. Chaviano Pérez (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria, pp. 159-188.

Jurisprudencia (1916): *Jurisprudencia del Tribunal Supremo en materia civil, 1907*, vol. 35, La Habana, Rambla y Bouza.

Klein, Herbert S. (1975): "The Cuban Slave Trade in a Period of 1790-1843", *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 62 (226-227), pp. 67-89.

— (2010): *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge-Nueva York, Cambridge University Press.

Klein, Herbert S. *et al.* (1988): "The allotment of space for African slaves aboard eighteenth-century slave ships", en S. Daget (ed.), *De la traite a l'esclavage, du Ve au XVIIIe siècle. Actes du Colloque Intertanional sur la traite des Noir, Nantes 1985*, vol. 2, Nantes, Centre de Recherche sur l'Histoire du Monde Atlántique – Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, pp. 149-158.

Knight, Franklin W. (1970): *Slave society in Cuba during the Nineteenth Century*, Madison, Wisconsin University Press.

Kuethe, Allan y Adrian, Kenneth J. (2014): *The Spanish Atlantic World in*

the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796, Nueva York, Cambridge University Press.

Law, Robin (2004): *Ouidah. The Social History of a West African Slaving "port", 1727-1892*, Athens, Ohio State University Press.

Littré, E. (1874): *Dictionnaire de la langue française*, tomo 3, París, Librairie Hachette et Cie.

Llaverías Martínez, Joaquín (1937): *Miguel Aldama o la dignidad patriótica*, La Habana, Impr. Molina y Cía.

López García, José M. (2012): "'Haviendo tenido su hijo la desgracia de salir Mulato'. La Casa de los Negros (1759-1784)", en J. Hernando Ortego *et al.* (eds.), *La Historia como arma de reflexión*, Madrid, Universidad Autónoma, pp. 75-95.

— (2020): *La esclavitud a finales del Antiguo Régimen. Madrid, 1701-1837. De moros de presa a negros de nación*, Madrid, Alianza.

López Mariño, Antonio (2018): *Isabel Zendal Gómez en los archivos de Galicia*, A Coruña, Parlamento de Galicia.

Lovejoy, Paul E. (1982): "The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis", *The Journal of African History*, 23 (4), pp. 473-501.

— (1983): *Transformations in Slavery: A History of Slavery In Africa*, Cambridge-Nueva York, Cambridge University Press.

— (2005): "The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade", en T. Falola y M. D. Childs (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington-Indianápolis, Indiana University Press, pp. 40-55.

Macpherson, David (1805): *Annals of Commerce, Manufactures Fisheries and Navigation… from the earliest Accounts to the Meeting of the Union Parliament in 1801*, vol. IV, Londres, Nichols and Sons.

Madden, Richard R. (1849): *The Island of Cuba. Its resources, progress, and prospects*, Londres, Charles Gilpin [*La isla de Cuba. Sus recuerdos, progresos y perspectivas*, La Habana, Consejo Nacional de Cultura, 1964].

Maluquer, Jordi (1994): "El índice de producción industrial de Cataluña. Una nueva estimación (1817-1935)", *Revista de Historia Industrial*, 5, pp. 45-71.

Maluquer de Motes, Jordi (1976): "La burguesía catalana y la esclavitud en Cuba: política y producción", *Revista de la Biblioteca Nacional José*

Martí, 67 (3ª época), pp. 11-62.

Mannix, Daniel y Cowley, Malcolm (1970): *Historia de la trata de negros*, Madrid, Alianza.

Marrero Cruz, Eduardo (2006): *Julián Zulueta y Amondo. Promotor del capitalismo en Cuba*, La Habana, Ediciones Unión.

Marshall, J. & Supreme Court Of The United States (1828): *U. S. Reports: The Governor of Georgia vs. Juan Madrazo, 26 U. S. 1 Pet. 110 [Periodical]*, disponible en https://www.loc.gov/item/usrep026110

Martín Corrales, Eloy (2001): *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los enemigos de la fe*, Barcelona, Ediciones Bellaterra.

Martínez del Cerro González, Victoria E. (2006): *Una comunidad de comerciantes: navarros y vascos en Cádiz (segunda mitad del siglo XVIII)*, Sevilla, Junta de Andalucía.

Martínez Gallego, Francesc-Andreu (2001): *Conservar progresando: la Unión Liberal (1856-1868)*, Valencia, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia y Fundación Instituto de Historia Social.

Martínez Martínez, Martín (2012): *Santiago de la Cuesta Manzanal, conde de la Reunión de Cuba (emigrante, hacendado, comerciante, esclavista)*, Astorga, CEAMM.

Masriera, Arturo (1926): *Oliendo a brea. Hombres, naves, hechos y cosas de mar de la Cataluña ochocentista*, Barcelona, Políglota.

Millán Cuétara, Irán y García Martínez, Orlando (2001): "Testimonios de construcciones industriales azucareras en Cienfuegos entre 1819 y 1920", en F. Martínez Heredia *et al.* (eds.), *Espacios, silencios y los sentidos de la libertad. Cuba entre 1878 y 1912*, La Habana, Ediciones Unión, pp. 128-138.

Mintz, Sidney W. (1996): *Dulzura y poder. El lugar del azúcar en la historia moderna*, México, Siglo XXI.

Morales Carrión, Arturo (1974-1978): *El proceso abolicionista: Documentos para su estudio* [2 vols.], San Juan, Centro de Investigaciones Históricas e Instituto de Cultura Puertorriqueña.

— (1978): *Auge y decadencia de la trata negrera en Puerto Rico, 1820-1860*, San Juan, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico-Instituto

de Cultura Puertorriqueña.

Moreau de Saint-Méry, Louis-Élie (1784): *Loix et Constitutions des Colonies françoises de l'Amérique sous le vent*, tomo 1, París.

Moreno Fraginals, Manuel (1978): *El Ingenio. Complejo económico-social del azúcar* [3 vols.], La Habana, Ciencias Sociales.

Morrison, Toni (2018): *El origen de los otros*, Barcelona, Lumen.

Moulier-Boutang, Yan (2006): *De la esclavitud al trabajo asalariado. Economía histórica del trabajo asalariado embridado*, Madrid, Akal.

Mullen, Stephen (2021): "British Universities and Transatlantic Slavery: the University of Glasgow Case", *History Workshop Journal*, Preview, pp. 1-24.

Murray, David R. (1980): *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge-Nueva York, Cambridge University Press.

Nerín, Gustau (2015): *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*, Barcelona, Pòrtic.

Nieto y Cortadellas, Rafael (1954): *Dignidades nobiliarias en Cuba*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica.

Ojo, Olatunji (2016): "'Nuestras esposas, nuestras esclavas': el proceso de esclavización de las mujeres yoruba (siglo XIX)", en M. E. Velázquez y C. González Undurruaga (coords.), *Mujeres africanas y afrodescendientes: experiencias de esclavitud y libertad en América Latina y África. Siglos XVI al XIX*, México, INAH, pp. 131-171.

Oliva Melgar, José Mª (1987): *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Universitat de Barcelona.

Ortega, José G. (2006): "Cuban Merchants, Slave Trade Knowledge, and the Atlantic World, 1790s-1820s", *Colonial Latin American Historical Review*, 15 (3), pp. 221-251.

Ortiz, Fernando (1988): *Los negros esclavos. Estudio sociológico y de derecho público* [1916], La Habana, Ciencias Sociales.

— (2011): *El engaño de las razas*, La Habana, Fundación Fernando Ortiz.

Parliament (House of Commons) (1841): *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro and Surinam*

relating the Slave Trade, 1840, Londres, H. Majesty's Stationary Office.
Pedrol Rius, Antonio (1981): *¿Quién mató a Prim?*, Madrid, Sociedad de Educación Atenas.
Peralta Rivera, Germán (1990): *Los mecanismos del comercio negrero*, Lima, CONCYTEC-Interbank.
Pérez Alija, Olegario (2021): "Un maragato en las Antillas. Vida y leyenda del indiano de Villablanca", *Argutorio*, 45, pp. 15-22.
Pérez de la Riva, Juan (1970): "La contradicción fundamental de la sociedad colonial cubana: trabajo esclavo contra trabajo libre", *Economía y desarrollo*, 2, pp. 144-154.
— (1976): *Para la historia de las gentes sin historia*, Barcelona, Ariel.
— (1978): *El barracón. Esclavitud y capitalismo en Cuba*, Barcelona, Crítica.
Pérez de la Riva, Juan (ed.) (1963): *Correspondencia reservada del capitán general don Miguel Tacón, 1834-1836*, La Habana, Biblioteca Nacional José Martí.
Pérez Guzmán, Francisco (1990): "Modo de vida de esclavos y forzados en las fortificaciones de Cuba: siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, XLVII (1), pp. 241-257.
— (1991): "Las fuentes que financiaron las fortificaciones de Cuba", *Tebeto*, 5, pp. 363-382.
Perret Ballester, Alberto (2007): *El azúcar en Matanzas y sus dueños en La Habana. Apuntes e iconografía*, La Habana, Ciencias Sociales.
Pétion de Villeneuve, Jérôme (1790): *Discours sur la Traite des Noirs. Assemblée Nationale*, París, Impr. Du Patriote Française.
Pétré-Grenouilleau, Olivier (2004): *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, París, Gallimard.
Philip, Jacqueline y Champagnac, Yolande (1986): "La ley penal y su aplicación", *Anuario de Estudios Americanos*, 43, pp. 143-170.
Piqueras, José A. (ed.) (2002a): *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado*, Madrid, Fondo de Cultura Económica.
— (2009a): *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, Madrid, Siglo XXI.
Piqueras, José A. (1992): La revolución democrática (1868-1874). Cuestión

social, colonialismo y grupos de presión, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

— (2002b): "El capital emancipado. Esclavitud, industria azucarera y abolición en Cuba", en J. A. Piqueras (ed.), *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, pp. 214-251.

— (2009b): "Coacción, voluntariedad y libertad en el trabajo colonial: una historia atlántica", en J. A. Piqueras (ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, Madrid, Siglo XXI, pp. 3-50.

— (2010b): "La misión de Guarico y el nacimiento del buen esclavista cubano", en J. Opatrný (ed.), *El Caribe hispano de los siglos XIX y XX. Viajeros y testimonios*, Praga, Universidad Carolina de Praga, pp. 139-156.

— (2011): "Censos *lato sensu*. La abolición de la esclavitud y el número de esclavos en Cuba", *Revista de Indias*, 251, pp. 193-230.

— (2014): "Guerras atlánticas, hacienda y plantación. El despegue azucarero de Cuba, 1760-1820", en E. Llopis *et al.* (coords.), *Iberoamérica y España antes de las independencias, 1700-1820*, México, Instituto Mora-Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología-El Colegio de México, pp. 225-263.

— (2016): "The Return to the *casa de vivienda* and the *barracon*: The Terms of Social Action in Slave Plantations", en D. Tomich (ed.), *The Politics of the Second Slavery*, Nueva York, State University of New York Press, pp. 83-111.

Piqueras, José A. y Sebastiá, Enric (1991): *Agiotistas, negreros y partisanos. Dialéctica social en vísperas de la Revolución Gloriosa*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim.

Piqueras, José A. y Vidal, Emma D. (2018): "Los británicos en el comercio de esclavos de Cuba", en M. C. Cózar y M. Rodrigo y Alharilla (eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid, Sílex, pp. 71-107.

Ponce de León, Néstor (1867): *Información sobre reformas en Cuba y Puerto Rico* [2 vols.], Nueva York, Imprenta de Hallet y Breen.

Ponte Domínguez, Francisco J. (1937): *Arango y Parreño. El estadista colonial*, La Habana, Molina y Cía.

Provencio Garrigós, Lucía (1994-1997): "'Clase', poder y matrimonio:

configuración de una élite dirigente. La Sociedad Económica de Cuba de Amigos del País", *Contrastes*, 9-10, pp. 49-90.

Radburn, Nicholas y Eltis, David (2019): "Visualizing the Middle Passage: The *Brooks* and the Reality of Ship Crowding in the Transatlantic Slave Trade", *The Journal of Interdisciplinary History*, 49 (4), pp. 533-565.

Ramírez Martín, Susana Mª (2003): "El niño y la vacuna de la viruela rumbo a América: La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806)", *Revista Complutense de Historia de América*, 299, pp. 77-101.

Ramón de San Pedro, José Mª (2017): *Banqueros románticos catalanes. Xifré, Remisa, Safont, Arnús. Cuatro biografías* [edición de Enrique Faes Díaz], Madrid, Marcial Pons.

Raveaux, Olivier (2005): "Los fabricantes de algodón de Barcelona (1833-1844). Estrategias empresariales en la modernización de un distrito industrial", *Revista de Historia Industrial*, 28, pp. 157-184.

Rediker, Marcus (2014): *El barco de esclavos. Una historia humana*, La Habana, Imagen Contemporánea.

Reséndez, Andrés (2019): *La otra esclavitud. Historia oculta del esclavismo indígena*, México, Grano de Sal.

Reverter Delams, Emilio (1996): *Cuba española. Reseña histórica de la resurrección*, Barcelona, Alberto Martín.

Ribeiro, Francisco C. A. (2012): *Terratenentes-mercadores: tráfico e sociedade em Cabo Verde, séculos XVI e XVII*, Río de Janeiro, Multifoco.

Ribes, Vicent (1993): *Comerciantes, esclavos y capital sin patria*, Valencia, Generalitat Valenciana.

— (1997): "Nuevos datos biográficos sobre Juan de Miralles", *Revista de Historia Moderna*, 16, pp. 363-374.

— (2003): Don Juan Miralles y la independencia de los Estados Unidos, Valencia, Biblioteca Valenciana.

Ripoll, Mª Teresa (2006): *La élite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social*, Bogotá, Universidad de los Andes.

Rodgers, Nini (2007): *Ireland, Slavery and Anti-Slavery: 1612-1865*, Nueva York, Palgrave McMillan.

Rodrigo y Alharilla, Martín (1998): "Con un pie en Catalunya y otro en

Cuba: la familia Samá, de Vilanova", *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, XVI, pp. 359-398.

— (2007): *Indians a Catalunya: capitals cubans en l'economia catalana*, Barcelona, Fundación Noguera.

— (2009): "Una saga de banqueros: la familia Vidal-Quadras", *Historia Social*, 64, pp. 99-119.

— (2013): "Spanish Merchants and the Slave Trade: From Legality to Illegality, 1814-1870", en C. Schmidt-Nowara y J. M. Fradera (eds.), *Empire, Slavery, and Abolitionism: Spain from Overseas expansion to Cuban Abolition*, Londres-Nueva York, Berghahn, pp. 176-199.

— (2017): "Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell", en M. Rodrigo y Alharilla y L. Chaviano Pérez (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria, pp. 101-130.

— (2021): "Comerciando con esclavos africanos desde Barcelona: Jaime Tintó Miralles (1770-1839)", *Hispania*, 81 (267), pp. 73-100.

Rodrigo y Alharilla, Martín y Chaviano Pérez, Lizbeth (eds.) (2017): *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglo XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria.

Rodríguez, José I. (1909): *Vida del Doctor Don José Manuel Mestre*, Washington, W. F. Robert Company.

Rodríguez Ferrer, Miguel (1862): *Los nuevos peligros de Cuba entre sus cinco crisis actuales*, Madrid, Imprenta de Manuel Galiano.

Rojas Rodríguez, Julio D. (2019): "La conquista del espacio atlántico sobre hombros negros: la familia O'Farrill y el comercio de esclavos (1716-1866)", en M. Brehony y N. Finnegan (coords.), *Irlanda y Cuba. Historias entretejidas*, La Habana, Ediciones Boloña, pp. 49-61.

Roldán de Montaud, Inés (2004): *La banca de emisión en Cuba (1854-1898)*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.

— (2011): "En los borrosos confines de la libertad: el caso de los negros emancipados en Cuba, 1817-1870", *Revista de Indias*, 251, pp. 159-192.

Romay, Tomás (1858): *Obras escogidas*, vol. III, La Habana, Impr. del Gobierno y Capitanía General.

Saco, José A. (1833): *Carta sobre el cólera morbo-asiático escrita por el editor de la* Revista Cubana *a un amigo suyo residente en la Isla de Cuba*, La Habana, Impr. del Gobierno.

— (1845): *La supresión del tráfico de los esclavos en la Isla de Cuba, examinada con relación a su agricultura y a su seguridad*, París, Impr. Panckoucke.

— (2006): *Historia de la esclavitud* [1875] [6 vols.], La Habana, Imagen Contemporánea.

Saiz Pastor, Candelaria (1990): *Liberales y esclavistas. El dominio colonial español en Cuba (1833-1868)* [Tesis doctoral], Alicante, Universidad de Alicante.

Sánchez, Alex y Valls-Junyent, Francesc (2015): "El mercado del algodón en Barcelona durante la crisis del Antiguo Régimen, 1790-1840", *Revista de Historia Industrial*, 58, pp. 61-93.

Santamaría, Antonio y García Mora, Luis M. (eds.) (2005): *Noticia de las fincas azucareras en producción que existen en toda la isla de Cuba al comenzar el presupuesto actual de 1877-1878*, Madrid, CSIC.

Scarano, Francisco (1993): *Haciendas y barracones: azúcar y esclavitud en Ponce. Puerto Rico, 1800-1850*, Río Piedras, Universidad de Puerto Rico.

Schlez, Martín (2013): "Los comerciantes de Buenos Aires frente al comercio con neutrales (1798-1806)", *Temas Americanistas*, 31, pp. 63-86.

Schmidt-Nowara, Christopher (1999): *Empire and antislavery. Spain, Cuba, and Puerto Rico, 1833-1874*, Pittsburgh, University of Pittsburg Press.

Schmidt-Nowara, Christopher y Fradera, Josep M. (eds.) (2012): *Empire, Slavery, and Abolitionism: Spain from Overseas expansion to Cuban Abolition*, Londres-Nueva York, Berghahn.

Scott, Rebecca J. (1989): *La emancipación de los esclavos en Cuba. La transición al trabajo libre, 1860-1899*, México, Fondo de Cultura Económica.

Slave Trade (1839): *Copy of the report of Hall Pringle and Alexander Campbell, Esquires, Associate Justices of the Peace, relative to certain atrocities of slave traders*, Londres, The House of Commons.

Slave Voyages (The Trans-Atlantic Slave Trade Database) (2019): https://www.slavevoyages.org

Socias Batet, Inmaculada (2010): *La correspondencia entre Isidre Bonsoms Sicart y Archer Milton Huntington: el coleccionismo de libros antiguos y objetos de arte*, Barcelona, Reial Acàdemia de Bones Lletres Associació de Bibliòfils de Barcelona.

Sociedad Económica de Amigos del País (Cuba) (1847): *Memorias de la Real Sociedad Económica de La Habana*, La Habana, Imprenta del Faro Industrial, serie 2ª, IV.

Solà i Parera, Àngels (1991): "Sobre fabriques, fabricants i socis. Puntualitzacions a partir del cas de la industrialització de Rubí", *Arraona*, 9, pp. 51-65.

— (2001): "Os 'americanos' cataláns e o seu impacto económico en Cataluña ó longo do século XIX", *Estudios Migratorios*, 11-12, pp. 141-168.

Soler, Raimon (1998): "Comerciants i fabricants. Una reflexió sobre l'orígen comercial del capital industrial: el cas de Vilanova La Geltrú", *Recerques*, 36, pp. 109-137.

Sonesson, Birgit (1995): *Catalanes en las Antillas. Un estudio de casos*, Colombres, Archivo de Indianos-Júcar.

Sosa Rodríguez, Enrique (1998): *Negreros catalanes y gaditanos en la trata cubana, 1827-1833*, La Habana, Fundación Fernando Ortiz.

Stella, Alessandro (2000): *Histoires d'esclaves Dans la Péninsule Ibérique*, París, École des Hautes Études en Sciences Sociales.

— (2005): "Ser esclavo y negro en Andalucía Occidental, siglos XVII y XVIII. Documentos de archivo", en J. Andrés-Gallego (dir.), *Tres grandes cuestiones de la historia de Iberoamérica: ensayos y monografías*, Madrid, Fundación Mapfre.

Sust Fatjó, Xavier (2016): "La captura de la goleta Matilde comandada pel capità vilassarenc Pere Mas Roig, (a) 'El Pigat' any 1837", *Singladures*, 33, pp. 9-34.

— (2017): "Tres falutxos negrers (1839-1845)", *Drassana*, 25, pp. 90-111.

Tardieu, Jean-Pierre (2014): "Les revers du commerce négrier entre l'océan Indien et le Río de la Plata (fin du XVIIIe-début du XIXe siècle)", *Outre-Mers. Revue d'Histoire*, 102, pp. 382-383.

The Religious Society of Friends (1851): *An Exposition of the African Slave Trade, from the year 1840 to 1850, inclusive*, Filadelfia, J. Rakestraw Printer.

Thomas, Hugh (1970): *Cuba. La lucha por la libertad, 1762-1909*, Barcelona, Grijalbo.

— (1997): La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1780, Barcelona, Planeta.

Thornton, John (1992): *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Nueva York, Cambridge University Press.

Tomich, Dale (2004): *Thought the Prism of Slavery. Labor, capital, and World Economy*, Lanham-Oxford, Rowman & Littlefield Publishers.

Tornero, Pablo (1996): *Crecimiento económico y transformaciones sociales. Esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1790-1840)*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Triana y Antorveza, Humberto (2001-2008): *Léxico documentado para la historia del negro en América (siglos XV-XIX)* [9 vols.], Bogotá, Instituto Caro y Cuervo.

Tuells Hernández, José V. (2011): "Escenarios vitales de Francisco Xavier Balmis (1753-1819), Director de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna", *Anales de la Reial Acadèmia de Medicina de la Comunitat Valenciana*, 12.

Valdés, Gerónimo (1842): *Bando de Gobernación y policía de la Isla de Cuba*, La Habana, Impr. del Gobierno.

Varela, Javier (2007): "Introducción", en R. Maeztu, *Hacia otra España*, Madrid, Biblioteca Nueva, pp. 11-22.

Varella Fernández, Claudia (2010): *Esclavos a sueldo. La coartación cubana en el siglo XIX* [Tesis doctoral], Castellón, Universitat Jaume I.

Vicens Vives, Jaume y Llorens, Monserrat (1980): *Industials i Polítics (segle XIX)* [1958], Barcelona, Vicens Vives.

Vidal Ortega, Antonio (2000): "Entre la necesidad y el temor: negros y mulatos en Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVII", en B. Ares y A. Stella (eds.), *Negros, mulatos, zambaigos. Derroteros africanos en los mundos ibéricos*, Sevilla, EEHA-CSIC, pp. 89-104.

Vila Vilar, Enriqueta y Vila Vilar, Luisa (eds.) (1996): *Los abolicionistas*

españoles. Siglo XIX, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica.

Vilà, Agustí M. (1993): *Pilots, carrilaires i tapers. Els Pujol de Lloret i els Gumà de Vilanova*, Centre d'Estudis Selvatencs-Institut d'Estudis Penedesencs.

Vilar, Pierre (1988): *Cataluña en la España Moderna* [3 vols.], Barcelona, Crítica.

Vincent, Bernard (2008): "La esclavitud en el Mediterráneo occidental (siglos XVI-XVIII)", en J. A. Martínez Torres (coord.), *Circulación de personas e intercambios comerciales en el Mediterráneo y en el Atlántico (siglos XVI, XVII, XVIII)*, Madrid, CSIC, pp. 39-64.

Von Humboldt, Alexander (1998): *Ensayo político sobre la isla de Cuba* [estudio introductorio y edición a cargo de Miguel Ángel Puig-Samper, Consuelo Naranjo y Armando García], Madrid-Aranjuez, Ediciones Doce Calles-Junta de Castilla-León.

— (1826): *Viaje a las regiones equinocciales del nuevo continente*, París, Casa de la Rosa.

Wake, Jehanne (1997): *Kleinwort Benson: The History of Two Families in Banking*, Nueva York, Oxford University Press.

Walker, Alexander (1822): *Colombia. Siendo una relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política de este país* [2 vols.], Londres, Baldwin, Cradock & Joy.

Wallerstein, Immanuel (1979): *El moderno sistema mundial, 1. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, Siglo XXI.

Williams, Eric (2011): *Capitalismo y esclavitud* [1944], Madrid, Traficantes de Sueños.

Yashima, Yukari (2017): "Los indianos y sus redes personales y empresariales en el colonialismo español del siglo XIX. El caso de José Xifré y Casas", *Illes i Imperis*, 19, pp. 125-144.

Zamora y Coronado, José Mª (1845): *Biblioteca de legislación ultramarina*, tomo III, Madrid, Impr. de J. Martín y Alegría.

Zeuske, Michael (2002): "Estructuras e identidad en la 'segunda esclavitud': el caso de Cuba, 1800-1940", *Historia Crítica*, 24, pp. 125-140.

— (2016): "Cosmopolitas del Atlántico esclavista: los 'africanos' Daniel Botefeur y su esclavo de confianza Robin Botefeur en Cuba", *Almanack*, 12, pp.129-155.
— (2017a): "Capitanes y comerciantes catalanes de esclavos", en M. Rodrigo y Alharilla y L. Chaviano Pérez (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria, pp. 63-100.
— (2017b): "*The Hidden Atlantic* / El Atlántico oculto. Fuentes para una historia de la esclavitud atlántica" [Cortesía del autor].
— (2018): *Esclavitud. Una historia de la humanidad*, Pamplona, Katakrak.
— (2019): "Tod bei Artemisa. Friedrich Ludwig Escher, Atlantic Slavery und die Akkumulation von Schweizer Kapital ausserhalb der Schweiz", *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte (SZG/RSH/RSS)*, 69 (1), pp. 6-26.
Zeuske, Michael y García Martínez, Orlando (2009): "*La Amistad* de Cuba: Ramón Ferrer, contrabando de esclavos, captividad y modernidad atlántica", *Caribbean Studies*, 37 (1), pp. 119-187.
Zylberberg, Michel (1979): "Négriers et Indiens dans le Rio de la Plata au début du XIXème siècle", en A. Gil Novales (ed.), *Homenaje a Noël Salomon. Ilustración española e independencia de América*, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, pp. 251-258.

ÍNDICE DE NOMBRES

A

Abarzuza y Azopardo, sociedad 185
ABC 174
Abrisqueta, José 190-195, 204
Acción Española 304
Acciona 257
Acosta Perera, Francisco de 46
Action Française 304
Adalid, Marcial Francisco de 124
Ageo, Nicolás 207
Aguilera, Fernando 302
Aguilera y Tamayo, Francisco Vicente 302
Aguilera, Ultano 302
Agustín Muñoz y Cía. 222, 224, 225
Aizpuriza, Joaquín 217
Aizpurua y Casamayor, José Antonio 201
Ajuría, Manuel 229
Alacha, condado
Alcántara Téllez-Girón, Pedro de (príncipe de Anglomá) 280
Aldama Alfonso, familia 77, 149, 150
Aldama Alfonso, María Dolores 147, 148
Aldama Alfonso, Miguel (marqués de Santa Rosa) 136, 149, 150, 189, 222
Aldama y Aréchaga, Domingo Marcos de 136-139, 141, 142, 144-147, 149, 150, 199, 201, 216, 222, 248, 284
Aldama Alfonso, Rosa 136, 148
Alejo, esclavo 144
Alfaraz y Medrano, Ramón de (marqués de Torremejía) 289
Alfonso Aldama, familia 149
Alfonso XII 123, 180, 189, 200, 230, 263, 293
Alfonso XIII 242
Alfonso y Aldama, Cecilia de 148
Alfonso y García de Medina, José Luis (marqués de Montelo) 148, 150, 189, 201, 220, 221, 284
Alfonso y González, Gonzalo Luis 77, 145, 146, 149, 216, 222
Alfonso y Soler, Gonzalo 149
Alfonso y Soler, Julián Luis 149
Alfonso y Soler, Miguel Luis 147
Alfonso y Soler, Rosa 145

Alfonso, familia 77, 78
Alfonso y Poey, Paulina 77
Allende, Juan 156, 282
Almodóvar del Río, ducado 188
Alonso Álvarez, Luis 124
Aloy Rivera, Juana 108
Alsthom, compañía eléctrica 260
Altos Hornos de Bilbao 274
Álvarez Campana, Bernardo 205
Álvarez Campana, familia 205
Álvarez Simidel, Pablo 169-171, 238, 244
Álvarez Campana y Cardona, Antonia 205
Álvarez, Francisco 117
Alzaga y Olavarría, Martín de 50-54, 97
Amboludi y Arriola, Bernardo 132
Ambrosio, esclavo 106
Amell, Joan 251
Ampudia, Manuel de 85
Anastasio, esclavo 139
Anderson, Arthur 243
Andrade, Luis Antonio de 161
Andrés y Andrés, Marcelino 105, 106
Andrés Antonio, esclavo 108
Aniceto, esclavo 139
Alcalá Galiano, Antonio 128, 284
Álvarez de Toledo Peralta-Ramos, Cayetana (marquesa de Casa Fuerte) 261
Antonio López y Cía. 186, 198, 200, 202, 203
Antonio López y Hermano 197-199, 324
Antonio Sevris & Son 243
Aporonio, esclavo 140, 142
Aragorri, Simón de (marqués de Irala) 109
Arango Monroy, Pedro Antonio 132
Arango y Loza, José 132
Arango y Núñez de Castillo, Andrés de 145
Arango y Parreño, Francisco (conde de Villanueva) 61-63, 66, 68, 83-86, 103, 110, 111, 116, 119, 167, 189, 216, 217, 276
Araujo, Ana Lucia 33
Arce, Antonio 184
Arechabala Aldama, José 231
Aregui, José Antonio de 59
Areilza Martínez-Rodas, José María de 150
Arellano, familia 272
Arellano, Romualdo 272
Argüelles Álvarez, Agustín de 104, 276
Arias, María Josefa 209
Aristarain y Goicoechea, Joaquín 146, 147
Armada y Comyn, Alfonso 148
Armíldez de Toledo, condado 205

Aróstegui Uribarri, Manuel 60
Aróstegui y Aróstegui, Andrés
Aróstegui y Larrea, Martín de 110, 132
Arozareña, Cristóbal de 65
Arrate, Juan Bautista 281
Arredondo y Ambulodi, José Antonio (conde de Vallellano) 58
Arregui, José Antonio 60, 65
Arrieta, Joaquín de 174, 210, 217, 218
Arrieta, Josefa de 174
Arriola García de Londoño, María Josefa 56
Arroces Hispania 266
Arroyo y Pinedo, Manuel Andrés 54
Arteaga y del Alcázar, Almudena de 60
Arteaga y del Alcázar, Ana Rosa 60
Arteaga y Echagüe, Joaquín (marqués de Santillana y duque del Infantado) 60
Arteche Zurita, José Ramón 60
Artechea y Cía. 52
Artechea, Antonio 52-54, 205
Ascacíbar y Cía. 260
Ascacíbar y de Villota, Celedonio 251, 252, 260
Asfalto Natural Ampurdanés, minería 215
Asís de Borbón, Francisco de
Aspeitia, Francisco 281
Atkins, Edwin 205
Aury, Louis-Michel 113
Ayesta, Vicente 273
Ayestarán Moliner, Joaquín de 147
Ayestarán y Diago, Joaquín de 146
Ayuntamiento de La Habana 208
Azcárate Escobedo, Nicolás de 60, 107
Azcárate Lascurain, Gabriel Raimundo de Anzuola 59, 60, 65
Azcárate y Riva, Gabriel 60
Azcárate, Francisco Ignacio de 66, 180
Azcárraga Fesser, familia 107
Azcárraga Palmero, Marcelo 107
Aznar López, José María 188
Azofra, Juan de 84
Azucarera Zaza Zulueta Hermanos S.A. 232

B

Badía Conje, Esteban 251, 261
Badía Padrines, Jaime 252, 261, 262, 269
Badía, Pedro 191
Bahamonde Magro, Ángel 247
Balbín de Vallejo, Juan 45
Balboa Navarro, Imilcy 267
Balmis, Francisco Xavier de 126-129

Balmis, María Manuela 127, 128
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) 274
Banco Central Hispano (BCH) 122, 269
Banco Continental Cubano 232
Banco de Barcelona 122, 251, 262, 263, 269
Banco de Bilbao 271, 272, 274
Banco de Cádiz 186
Banco de Castilla 186
Banco de Crédito Mercantil 200
Banco de Isabel II 269
Banco de la Habana 222
Banco de San Carlos 64
Banco de Villanueva 265
Banco de Vizcaya 274
Banco del Crédito Territorial Cubano 77
Banco Español de La Habana 75
Banco Español de la Isla de Cuba 212
Banco Hispano Colonial 75, 122, 198, 200, 202, 269
Banco Hispanoamericano 269
Banco Pastor 183
Banco Popular 183
Banco Santander 122, 183, 188
Banco Vitalicio de Cataluña 200
Banco Vitalicio de España 200
Bank One Corporation 31
Bankia 59
Baptist, Edward E. 249
Baradata, José 121
Barba, Juan 164
Bárbara, esclava 189
Barcia Zequeira, María del Carmen 57, 156, 179
Barcia, Manuel 173
Barco, Pedro del 126
Barings Bank 150, 241
Baró Blanchard, José 201, 202, 229, 247
Barrié de la Maza, Pedro 183
Barrié Pastor, Pedro 183
Barrié, Juan Francisco 124, 183
Barry, Robert 178
Bastian, Juan Federico 57
Bayanza, Tomás 86
Becerra, José de 144
Beckert, Sven 249
Belarra Irisarri, Martín 273, 274
Belgrano y de Bernardino Rivadavia, Manuel 50, 64
Belgrano, sociedad 64
Beltrán Gonet, Luis 125
Bengochea, Francisco 57

Benítez, Susana 224
Benítez de Lugo y de la Cantera, Antonio (marqués de Santa Susana) 224
Beranger García-Orbaneja, Francisco de 243
Bermejo, Idelfonso Antonio 297
Bernardo Pérez, Ángel 204
Bertinotti, Juan 161
Biada y Cía. 264
Biguel, capitán 156
Blanco Fernández de Trava, Pedro 72, 73, 157, 160, 166, 170, 171, 173-179, 192, 194, 195, 199, 204, 223, 224, 228, 230, 240, 242, 245, 279
Blanco White, José María
(José María Blanco y Crespo) 63, 83, 275-277
Blanco y Cía. 179, 239, 240
Blanco, Carvalho y Cía. 72, 177, 245
Blanco, José 124
Blanco, Rosa 178
Blas (Lucumí), esclavo 139-143
Bolívar, Simón 259
Bonsoms Sicart, familia 266
Bonsoms Sicart, Isidro 267
Bonsoms Tintoré, Clemente 266
Bonsoms y Cía. 267
Bonsoms, Muller y Bacot, sociedad 266
Borbón y Borbón-Sicilia, Josefa de
Borbón, Antonio Carlos de 84
Borbón, dinastía 55, 86, 188
Borbón, Francisco Carlos de 85
Borbón, Francisco de Paula de 64, 149
Borbón, Genaro Carlos de 85
Borbón, Joseph Carlos de 85
Borbón, Juan de 254
Borbón, María Cristina de 119, 218, 219, 222, 224-226, 230, 233, 234, 237, 252, 264
Bosch y Compañía 268
Bosch, José 191
Bowen, William 113, 114
Braendlin, Muller y Bonsoms, sociedad 266
Bravo Murillo, Juan 263
Briñas, José 125
Brito, José Sebastián Jorge de 52
Brochado, José 156
Bru y Puñet, Andrés 199
Bru, Cayetano 199
Bru, Francisco 199, 248
Bryant, William 288, 289
Buenaventura Carbó, Juan 76
Buenaventura Carbó, Pedro 76

Buffon, Georges-Louis Leclerc de
(conde de Buffon) 19
Buschental, José de 268

C

Cabá, esclavo 284
Caballero, José Agustín 92
Caballero, José Antonio 128
Cabanellas Ferrer, Miguel 301
Cabarrús Gelabert, Domingo 64
Cabarrús, Francisco 64
Cabarrús, sociedad 64
Cabeltó i Roget, Francisco P. 254
Cagigal, José Manuel de 146
Cagigal, José María 209, 212
CaixaBank 257
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona 256, 261
Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros 257
Caja de San José 222
Caja Madrid 59
Caja Real de Descuentos (Banco de Fernando VII) 217
Calatrava, José María 87
Calleja, Pablo Antonio de la 49
Calvo Aguirre, Manuel 188, 200-203, 291, 292
Calvo de la Puerta, María 109
Calvo de la Puerta y Arango, Pedro José (I conde de Buenavista) 56
Calvo de la Puerta y Cárdenas, familia 104
Calvo de la Puerta y O'Farrill, Sebastián (marqués de Casa Calvo)
Calvo, Domingo 49
Calvo, Nicolás 66
Cámara de Comercio de Madrid 187
Campbell, Benjamin 178
Campillo y Cossío, José del 132
Campo Labarrieta y Martínez, sociedad 185, 242
Campo Labarrieta, Pedro Felipe de 242, 243
Camps, Simón 164
Canal Bank 31
Canal de Aragón y Cataluña 265
Canaleta, Cayetano 268
Canot, Théodore (Conneau, Théophilus) 157, 158, 178, 179, 244, 245
Cánovas del Castillo, Antonio 186, 230, 232, 291, 293, 295
Cantero, Justo Germán 133, 147
Cañedo Miranda, Valentín 233, 234
Carasa, Bernabé 108
Carballo (o Carvalho), Lino 177, 178
Carballo y Urdapilleta, Josefa 186
Carbó Baralt, Mariano 253

Carbó i Rovira, Miquel 251
Carbó i Rovira, Pere 251
Carbó, familia 76
Carbonell, Ignacio 79, 121
Cardoso de Mello, Francisco 169
Cardozo de Mello, Thimotio 191
Carlos III 201
Carlos IV 49, 63, 64, 84, 97, 116, 126
Carr, Samuel 118
Carricaburu, Arrieta y Cía. 199
Carriquiri Ibarnegaray, Nazario 264
Carvallo, Jerónimo Baptista de 192
Casa Argudín, marquesado 93, 94
Casa de Alba de Tormes, ducado 197
Casa de Borbón-Parma 79
Casa de Nassau-Weiburg 79
Casals y Ceriola, sociedad 264
Castaños, familia 109
Castaños, Francisco Javier 109
Castro, Severiano de 169
Castro Ferrer, José 95
Catalina, esclava 103
Cayuela Fernández, José Gregorio 247
Ceballos y Cía. 182
Ceballos, José Andrés de 65
Centro Hispano-Ultramarino de Madrid 290, 294, 296
Centros Hispano-Ultramarinos 290, 294
Cerda Gand-Villain Palafox, Virginia de la (marquesa de Eguarás) 121
Ceriola y Castellá, Jaime 263, 264
Ceriola y Flaquer, José 263
Céspedes y del Castillo, Carlos Manuel de 300
Chacón y Núñez del Castillo, Juan Francisco 267
Chacón y Silva, María de las Mercedes 267
Chaparra Sugar Company 182
Chávarri, José 273
Chávez, José M. 108
Chicota, Pedro 244
Chinea, Jorge 160
Cicando, Lorenzo 47
Cienfuegos, José 117, 146
Círculo de Hacendados 230
Citizens Bank 31
City Bank of New York 225
Clark, John 114
Clemente, Lino de 113
Colegio de Corredores de la Habana 225
Colegio de Niños Huérfanos Santo Ángel 224
Colegio Santa Susana 224

Collantes, Esteban 297
College of William & Mary 30
Commyns, Thomas 149
Compañía Africana de La Habana 57, 64, 95
Compañía Comanditaria Hispano-Americana de Minas 182
Compañía de Almacenes de Depósito del Puerto de La Habana 107, 222
Compañía de Caminos de Hierro de Madrid a Irún por Bilbao 272
Compañía de Caminos de Hierro del Centro 264
Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España 200
Compañía de Comercio de Barcelona 70, 258
Compañía de Comercio de La Habana 110, 132
Compañía de Consignaciones de Negros 60
Compañía de Filipinas 64, 68
Compañía de Navegación Transatlántica 75, 201
Compañía de Seguros Marítimos 102
Compañía de los Mares del Sur 37, 55, 56
Compañía del Canal de Urgel 262
Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza 215
Compañía del Ferrocarril de Júcaro 102
Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró 265
Compañía Francesa de Negros 56
Compañía General de Asfaltos 261
Compañía General de Tabacos de Filipinas 200
Compañía Territorial Cubana 226
Compañía Transatlántica Española 186, 198, 200
Compañía Vasco-Andaluza de Navegación 274
Concha, Francisco Antonio de la 212
conde de Aberdeen 240
conde de Argelejo 47
conde de Barcelona 254
conde de Duquesne 58
conde de Fontanar 254
conde de Peñalver 104
conde de Santovenia 216, 217
conde de Zaldívar 211
condes de Mopox 57
condes de Parcent 121
condes de Santovenia 216
condes de Vallellano 57
condes de Ybarra 274
condesa de Campo Alegre 104
condesa de Santovenia 293
condesa de Teba 197
Convento, Narciso 85
Coquery-Vidrovitch, Catherine 44
Coromines i Vigneaux, Joan 18
Corral, Francisco del 65
Cosculluela Tulsa, José 302

Cosculluela, Zenobia 302
Cosio, Fausto 229
Costa, Juan 164
Courbon, Charles de (conde de Blénac) 18
Coxsea, Aurelia 283
Cozar, María del Carmen 242
Crawford, J. 235
Crédit Suisse 31, 32
Crespo, Luis 169
Criollo, Pablo 103
Cromwell, Oliver 61
Crucet, Félix 108
Cruz García, Mamá 170
Cruz Muñoz, Tomás de la 64, 96
Cruzat y Suárez de Argudín, María 94
Cuba española 296, 301
Cubiertas y Tejados. Compañía General de Construcciones 257
Cuesta González, Bonifacio 103
Cuesta González, Mercedes (marquesa de Valero de Urría) 103
Cuesta González, Pedro 103
Cuesta Manzanal, familia 95, 104
Cuesta Manzanal, Pedro 64, 94-97, 100, 108, 199
Cuesta Manzanal, Santiago (conde de la Reunión) 96, 100- 104, 108, 174, 177, 199, 209, 216, 217, 218, 248
Cuesta Manzanal y Hermano 94, 95, 98-100, 102
Cuesta, Francisco 64
Cuesta, Juan Luis 95

D

Dalmau y Cía. 183
Dalrymple, Campbell J. 192, 194
Dato e Iradier, Eduardo 232
Dávalos y Tinoco, Antonia 85
Dávila Arrondo, Fidel 301
Derrida, Jacques 24
Deschamps Chapeaux, Pedro 254
Destalaso, José 192
Desvernine Legrás, Pablo 103
Diago Baranda, Pedro 104, 107, 112, 125, 205
Diago y Tato, Fernando 107
Diago y Tato, Francisco 107
Diago y Tato, Luisa 147
Diago y Tato, Pedro 107
Diago y Tirry, María Luisa (VII marquesa de de la Cañada-Tirry) 204
Diago, familia 107
Diario del Gobierno de La Habana 207

Diario de La Marina 181, 182, 248, 295
Diario 16 261
Díaz Morlán, Isabel 273, 274
Díaz Quijano, Benita 200
Diderot, Denis 19
Dihigo Curutchet, Juan Pedro 77
Domingo Martorell y Cía. 80, 81
Domínguez Ortiz, Antonio 85
Domínguez y Morales, Josefa Dionisia 77
Dorsey, Joseph 72
Dotres y Canadell, sociedad 268
Dotres, Juan Bautista 213, 268
Douat, Beltrand (marqués de la Colonilla) 65
Douglass, Frederick 23, 45
Drake Brothers and Co. 169
Drake del Castillo, James (Santiago Drake) 118
Drake y de la Cerda, Emilio (marqués de Cañada Honda) 121
Drake y Núñez del Castillo, Carlos (conde de Vega Mar) 119-121, 189
Drake, familia 118, 228
Du Bois, William E. B. 23, 45
Duenkel, Alexandra Marie 104
Dulce y Garay, Domingo (general Dulce) 108, 289, 290
duque de Alba 296
duque de Montpensier 293
duques de Tamames 263
duquesa de Alba 85
Duquesne O'Farrill, Ana 58

E

Echayde, Joze Francisco 169
Echeverría, Tomás 245
El Correo Español 274
El Mundo 261
El País 202
El Pueblo Vasco 274
El Puente de Alcolea 294
Elorriaga, Ángel 273
Elvear, George 192, 194
Ely, Ronald 205
Empresa de Fomento de la Costa Sur 201
Empresa de Navegación y Comercio de la Costa Sur y de esta Isla 201, 204
Empresa Gaditana de Hilados y Tejidos al Vapor 186
Epalza Lecanda, Pablo 271, 272
Epalza Zurbarán, Tomás José 272
Epalza, familia 272
Erice, Pedro de 66

Escher, Alfred 31
Escher, Friedrich Wilhelm 31
Escher, familia 31
Escher, Heinrich 31
Escoto, Antonio 57, 100
Escuela Náutica de la Lonja 258
Espalter y Rull, Joaquín 263
Espartero, Baldomero 163, 169, 219, 221, 252, 264, 286
Espinosa, Manuel 243
Estaper, Bartolomé Jayme 166
Esteva y Grops, José Buenaventura
(marqués de las Delicias) 210, 215
Ezpeleta y Enrile, Joaquín de (capitán
general Ezpeleta) 57, 208, 280,
283
Ezpeleta, José Manuel de 272

F

Faber, Jacob 57, 58, 178, 227
Fábrica de Mar 257
Falange Española 93
Falguera y Ciudad, José (conde
de Santiago) 60
Falguera y Moreno, Isabel (condesa de Santiago) 60
Felipe V de España 84, 297
Felipe, esclavo 142
FENOSA 183
Fernández de Castro, Felipe 121
Fernández de Pinedo, Emiliano 131
Fernández de Silva, Felipe 65
Fernández Vallín, Antonio 149
Fernández Vallín, Constantino 149
Fernández Vallín, José María 149
Fernández, José 161
Fernández Prieto, Leida 105
Fernando VII de España 57, 96, 101, 109, 149, 152, 208, 217, 218, 236
Ferrer, Bartolomé 159, 160
Ferrer, Buenaventura 217
Ferrer, Rosa 258
Ferrer Vidal, José (marqués de Ferrer Vidal) 257, 265
Ferrer Vidal, Luis 257
Ferrer Roig, Juan 155
Ferreyra, Antonio 281
Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona 265
Ferry, José 191
Fesser Diago, Eduardo 107
Fesser Diago, Margarita 107

Fesser Diago, María Luisa 107, 204
Fesser, Guillermo
Fesser, Javier 107
Fesser Kirchmayr, Eduardo 107
Fesser Kirchmayr, José Antonio 107
Fexemie, John 175
Filiberto, esclavo 139
Flaquer Ceriola, Elisa 263
Flaquer Lluch, Mariano 262, 268
Flaquer Padrines, Mariano 262
Flaquer Padrines, Jorge 262
Florencio, esclavo emancipado 209
Fomento de la Producción Nacional 294
Fondo Monetario Internacional 59
Font, Antonio 195, 223
Fontcuberta y Juncadella, Mariana de 76
Fontseré, Josep 76
Forcade, Juan Bautista 195
Forcade, Pedro 194, 195, 223, 228, 229, 234
Fraginals Moreno, Manuel 92, 111, 112, 125, 290
Franco Bahamonde, Francisco 58, 93, 94, 150, 242, 254
Franganillo Álvarez, Agustín Esteban 182
Fremul, Juan 160, 161
Frías Gutiérrez de Padilla, Antonio 57, 100, 108, 115-118, 199
Frías y Jacott, Francisco 116
Frías y Jacott, María de los Dolores 116
Froyse, Raymundo 49
Fundación Francisco Giner de los Ríos 201
Fundación Universitaria San Pablo-CEU 58
Fundición de Bronces y otros Metales 266
Funes Villalpando, Ambrosio de (conde de Ricla) 57

G

Gabino, esclavo 84
Galbis Dolz de Espejo (familia) 123
Gallardo, Francisco 282
Gálvez y Gallardo, Bernardo de 85
Gámez, Francisco 80
Gámiz Zulueta, Juana María 231
Garay, José 191
García Álvarez, José 100
García Barberena, Ignacio 273
García Bior, Ramón 243
García, Francisco 244
Garvey, Marcus 23, 274
Gas Natural-Naturgy 183, 215
Gaspar Roig y Cía. 266

Gaspar, esclavo 143
Gatell Roig, Esteban 265
Gató, José 108
Gaudí i Cornet, Antoni 200, 261
Gayoso de los Cobos, Domingo 57
Gaza, Pedro Antonio 167, 170
Gener, Tomás 261
Generali Seguros 200
Gil, esclavo 142
Gilroy, Paul 44, 45
Ginzburg, Carlo 28
Giscard d'Estaigne, Valéry 206
Gober, Juan 123
Gobineau, Joseph Arthur 287
Godoy y Álvarez de Faria, Manuel 65, 128
Goicoechea Carricarte, Leandro 302
Goicoechea Cosculluela, Antonio 302
Goicuría, Valentín 180
Goidivent Lemonauria, Francisco 207
Goidivent, José Rafael 207
Gomes, Charles 58
Gomes, William 58
Gómez Hano de la Vega, Joaquín 207, 212, 213
Gomilia, Manuel 143
González del Valle, Emilio Martín 148
González Larrinaga, Antonio 224
González Larrinaga, Bonifacio 59, 65, 66, 100, 110, 224
González Larrinaga, Concepción 100
González Larrinaga, Jacinto 167, 216, 224
González Llorente, Antonio 291, 292, 294
González Veiga, Francisco 73
González, Ignacio 235, 121
González, Juan Antonio 111
González, Manuel 115
Gordon, William 123
Goss 58
Goyri, Tomás 229
Goytisolo Digat, Luisa 257
Goytisolo Lezarzaburu, Agustín 183, 184, 185, 189, 203, 257
Gracia, María Antonia, esclava 86
Gran Cruz de Isabel la Católica 186, 217
Gran Teatro del Liceo 215
Grandeza de España 57, 189, 200, 205, 219, 231, 261
Granell, Francisco 214
Green, David W. 186
Gregorio Tejedor & Co. 166
Grupo Boluda 221
Grupo Vocento 274

Gual, Pedro 113
Guarch Miralles, Pedro 71
Guarch Salom, Pedro 72, 178
Guarch, Antonio 72
Guarch, Nicolás 72
Guarda González, Eusebio Lázaro da 180, 181
Güell Bacigalupi, Eusebio (I conde de Güell) 261
Güell Ferrer, José 257
Güell Ferrer, Juan 148, 149, 189, 251, 258, 269
Güell Renté, María Dolores 149
Güell y Ampuero, José Joaquín 261
Güell y Bacigalupi, Josefina 257
Güell y Churruca, Juan Claudio (conde de Ruiseñada) 254
Güell y López, Isabel 261
Güell y López, Juan Antonio (marqués de Comillas) 261
Güell y Martos, Juan Alfonso (actual conde de Güell) 261
Güell y Renté, José 149
Güell, Eusebio 257, 261
Güell, Francisco 73
Güell, Pablo 73, 258, 259
Güell, Ramis y Cía. 261
Guerrero, José 161
Guezo de Dahomey 273
Gumá Carbonell, Sebastián 265
Gumá Hermanos 265
Gumá i Ferrán, Casimiro 265
Gumá i Ferrán, Francisco 265
Gumá i Ferrán, Joaquín 265
Gumá y Ferrer, Sebastián 265
Guridi y Alcócer, José Miguel 104
Guzmán y O'Farrill, María de la Concepción de (condesa de Vallellano) 57, 58

H

Hano Sierra, José de 212
Hantsman, Henry 164
Harmony Brothers 253
Herce, Bruno 272
Herce, José 272
Heredia, José Luis Sáenz de 94
Heredia, Manuel Agustín 272
Hernández y Espinosa de los Monteros, María del Carmen 196
Hernández, Andrés 95
Hernández, Francisco 97, 98, 108, 116, 149
Hernández, Gaspar 97
Hernández, José 97
Hernández, Sebastián 97, 216
Herrera San Cibrián, Ramón 181, 188

Herrera y Beltrán de Santa Cruz, Gonzalo (conde de la Fernandina) 57, 216, 222
Herrera y Chacón, María Luisa de 56
Hijosa, Jerónimo 125, 126
Hijosa, José 125
Hobsbawm, Eric 37
Hospital de Arenys de Mar 256
Hoyos y Martínez de Irujo, Juan Manuel (VI conde de Vinent) 188
Hucht y Cía. 220
Hughes, Terence M. 187, 246
Humboldt, Alexander von 259
Hunt, T. W. 169

I

Ibáñez Palenciano, Fernando 297
Ibáñez Palenciano, Francisco Feliciano 202, 226, 248, 297
Iberdrola 148
Illas, Francisco 121
Inerarity, John 117
Inglada, Isidro 73, 106
Institución Libre de Enseñanza 201
Iriate, Silvestre 169
Irigoyen, Tomás 169, 171
Irzaingui, Vicente 207
Isabel II de España 60, 75, 103, 123, 136, 149, 186, 219, 222, 224, 263, 269, 291, 294
Isadora, hija de la negra Catalina 103
Isasi y Murgoitio, María de 232
Isidro, criado 127
Istúriz, Cristóbal José 94
Istúriz, Francisco Javier 94

J

Jacas, Francisco 76
Jackson, Andrew 113, 117, 118
Jacott Martínez, Bernarda (condesa de Pozos Dulces) 116
Jalón, José 108
Jáuregui y Mayora, Juan Tomás 110,
Jáuregui y Aróstegui, Andrés de 50, 111
Jáuregui, Hermenegildo 254
Jáuregui, Juan Tomás de 59
Jayme Tintó e Hijo 212
Jennings, Thomas 238
Jesucristo 88
Jiménez, Martínez & Lafitte 165, 166
Jiménez, Tomasa, esclava 86, 87
Johnson, Samuel 297
Jordá Tintó y Cía. 215

José Antonio Vidal Pascual y Sobrino 257
José Ferrer y Cía. 257
José I de España 50, 57
José Lima y Justo Mazorca & Co. 166
José Milá de la Roca e Hijo 50
José Pastor y Cía. 183
Jové y Hevia, Plácido de 297
JP Morgan Chase 31
Juan Carlos II de España 148
Junco, Nicolasa, esclava 84
Junta General de Hacendados de Cuba 230, 298

K

Kelly, Matthew 193
Kennedy, J. 192, 194
Kidd, G. A. 227
Kindelán, Juan 302
Kindelán Duany, Alfredo 301, 302
Kindelán, Sebastián 301
King, Martin Luther 23
Koplowitz Romero de Juseu, Alicia 58
Koplowitz Romero de Juseu, Esther 58
Koplowitz Sternberg, Ernesto 58

L

La Aseguradora 215
La Barcelonesa 251, 260
La Caixa 257
La España Industrial 76, 252, 264
La Fabril Algodonera 264
La Gran Azucarera 75, 225, 226
La Integridad Nacional 292-294, 296
La Maquinista Terrestre y Marítima 260
La Previsión 200
La Prosperidad 263
Laborde, Ángel 160, 281, 282
Labra, Rafael María de 297
Lacroix Dufresne, Pierre 61
Landero y Corchado, José 86, 87, 242
Larraza, Francisco Antonio 169
Las Casas Díez, Bartolomé de 124
Las Casas, Luis de 62, 63, 109, 110, 146, 152
Lasa e Irala, Sebastián de 59, 60, 61, 62, 65, 80, 108
Lasa y Riva, José Martín de 60

Lasa y Riva, Ramón de 60
Lasa y Riva, Sebastián de 60, 216
Latasa, José Félix 273
Lázaro, hijo de la negra Catalina 103
Lázaro, Juan 127
Lazquibar, Martín 169
Lebon, Charles 215
Lemon, esclavo 31
Lemon (programa) 30
León, esclavo 142, 143
Lerena, Manuel de 251, 252, 269
Lightbourn, Elisabeth 178
Líneas Pinillos 221
Liniers y Bremond, Santiago de 54
Llano Dotres, Amalia de (condesa de Vilches) 269
Llano y Chávarri, Manuel de 80
Llano y Chávarri, Ramón de (conde de Vilches) 80, 267, 268
Llano y Cía. 268
Llano, Francisco Antonio de 268
Llaverías Martínez, Joaquín 133
Llorente y Lannas, Alejandro 220
Llovio, Vicente de 98
Locke, John 38
Loinaz, María de Jesús 204
Loizaga, Andrés 60
Lombillo (familia) 228
Lombillo, Gabriel 93, 106, 272
López Ballesteros, Luis 217
López Bru, Claudio (marqués de Comillas) 200, 202
López Bru, Isabel 261
López Bru, Luisa 261
López de Ayala, Adelardo 188, 291, 292, 297
López de Lamadrid, Antonio 200
López de Lamadrid, Claudio 200
López de Uriola, Narciso 116
López y Díaz Quijano, Eusebio (marqués de Lamadrid) 200
López y Díaz Quijano, Santiago (marqués de Casa Quijano) 200
López y López, Antonio (marqués de Comillas) 32, 75, 190, 197, 199, 200, 201, 204, 248, 261, 269, 291
López y López, Claudio 200, 201
López, José Manuel 65
López, José Miguel 84
Lorenza (Buyreó), esclava 284
Lorio, Manuel 100
Losada Pastor, Bernardo (conde de Bagaes) 224

Loyzaga, Andrés 65
Luca, Miguel de 47
Lucena, Juan José 174
Luengas, Manuel de 243
Luisa, hija de la negra Catalina 103

M

Maciel, Francisco Antonio 47, 48, 55
Madan (familia) 149
Madáan González, Joaquín 149
Madan y Commyns, Roberto 149
Madan y Madan, Antonia 149
Madan y Madan, Cristóbal 149
Madan, Josefa 149
Madan, Julián Alfonso 149
Madan y Brown, Martin 149
Maden, Cristóbal 279
Madison, James 43
Madrazo y Kunt, Federico 148, 196, 206, 231, 269
Madrazo, Juan 100, 111-115, 199
Madrazo, Juan José 115
Madrileña de Teléfonos 200
Maeztu Eraso, Francisco 303
Maeztu Whitney, Ramiro de 303
Maeztu (familia) 303, 304
Maeztu, Manuel 303
Maeztu, Ramiro de 304
Magín Tarafa y Baseras, José 97, 98
Magín Tarafa, Juan 173, 174
Malcolm X 23
Maluquer de Motes, Jordi 80, 81, 155, 250
Manau, Pedro 166
Manegat, Pedro 176, 245
Manuel Calvo y Cía. 75
Manzanedo y González de la Teja, Gabriel 190
Manzanedo y González de la Teja, Juan Manuel (marqués de Manzanedo) 22, 148, 188-196, 248, 285, 291, 292, 294- 296
Manzanedo, Abrisqueta y Cía. 191-195, 204
Manzanedo (marquesado) 186
Manzano y Manzano, Joaquín del 236
Marcelino (Nabea), esclavo 283
María Cristina de Austria 224
María Cristina de Borbón 86, 87, 206, 218, 219, 220, 222-226, 229, 230, 233, 234, 237, 241, 242, 252, 264
María de la Luz, esclava 85
María Manuela, esclava 127, 128

Mariano Flaquer e Hijo 262
Mariano, contramayoral 141
marqués de Duquesne 222
marqués de la Cañada-Tirry 204
marqués de Yarayabo 294
Marques Ferrer y Cía. 212
marquesa de Caldas de Montbuy 122
marquesa del Real Agrado 204
marqueses de Fuente el Sol 121
marqueses de Güell 149
marqueses de Hoyos 188
marqueses de Monte Hermoso 57
marqueses de Villalobar 188
marqueses de la Real Proclamación 216
Márquez, José 190, 191
Marselal, Jozé 166
Martí Torrens, Francisco (Pancho Marty) 215, 223, 224, 228
Martín Lauz, Juan 104
Martínez Campos, Arsenio 291
Martínez de la Rosa, Francisco 256
Martínez de Pinillos y Ceballos, Claudio 109, 119, 216, 219, 221
Martínez de Pinillos y Sainz de Cabezón, Bernabé (conde de Villanueva y vizconde de Valvanera) 62, 104, 108, 109, 110, 217
Martínez de Pinillos, Bernardo 199
Martínez de Pinillos, Evaristo 108
Martínez de Pinillos (familia) 110, 220, 253
Martínez de Pinillos, Manuel 108
Martínez de Pinillos, Pedro 108
Martínez Pérez de Terán, Pedro 242
Martínez, Carballo y Cía. 242
Martorell, Domingo 79, 80, 81, 177, 264, 268
Martorell, Miguel 161
Martos, María de las Angustias 231
Marzá, León 143
Más Xicarró, Juan 270
Mas, Artur 270
Más, Pedro "el Pigat" 270
Masriera y Colomer, Arturo 25, 26, 258
Mateo, esclavo 142
Matías (Calí), esclavo 283
Borbón-Muñoz (matrimonio) 252, 264
Mayer, Brantz 157
Mazorra, José 195, 229
McGregor, Georg 113
McKinsey 188
Medina y Bover, Antonio 47

Medina y Orleans-Braganza, Ana Luna de 57
Medinaceli (ducado) 57, 121, 274
Melitón (Nayo), esclavo 283
Mendizábal, Juan Álvarez 87, 219, 264
Menéndez Fuertes 181
Menéndez Fuertes, Juan Ramón 180
Menéndez Goicuría (familia) 180
Menéndez Goicuría, Modesta (marquesa de Sólller) 180
Menéndez Goicuría, Juan 180
Menéndez Goicuría, Valentín 180
Menéndez Mendive y Cía. 194, 195
Menéndez, Felipe 180
Menéndez, Gregorio 180
Merry del Val y Zulueta, Alfonso 242
Merry del Val, Rafael 242
Mesnard, Éric 44
Mestre Roig, José Antonio 76, 77, 253
Mestre Roig, Juan Bautista 76
Mestre Roig, Salvador 77
Mestre y Ferrer, José 73
Mestre, José Manuel 77, 78, 279, 289
Mestre, María Teresa (gran duquesa de Luxemburgo) 79
Mestre, Rosa 77
Michelena, José Nicolás de 132
Mier y Compañía 273
Mier, Enrique 273
Miguel José, esclavo 127, 128
Milá de la Roca Estalella, Antonio 50
Milá de la Roca Estalella, Francisco 50
Milá de la Roca Hermanos y Cía. 255
Milá de la Roca Serra, José 49
Milá de la Roca Serra, José María 50
Milá de la Roca y Astigarraga, Antonio 50
Milá de la Roca y Astigarraga, José Ramón 48, 49, 61
Milá de la Roca y Miró, Antonio 255
Milá de la Roca y Serra, Bartolomé 50
Milá de la Roca y Soler, José 50
Milá de la Roca, Carles 251
Milá de la Roca (familia) 49, 50, 252
Milá de la Roca, José María 252
Milá de la Roca, Pau 251
Millán-Astray y Terreros, José 301
Miralles, Juan 110
Mitchlett, Henry 117
Mitjans y Cía. 196
Mitjans y Colinó, Francisco 196
Mitjans y Manzanedo, Juan Manuel (duque de Santoña) 196, 188

Mitjans y Ricart, Baltasar 196
Mitjans 196
Mitjans, Sicart y Cía. 196, 266
Mola Vidal, Emilio 301
Moliner Alfonso, Silvestre 146
Moliner Cabezas, Miguel 146
Moliner, Francisca 146
Mon y Menéndez, Alejandro 219
Monó, esclavo 284
Montalvo y Ambulodi, Francisco José 217
Monte Hermoso (marquesado) 57
Monte, Domingo del 136, 145, 148, 220
Monte, Evaristo del 139, 141
Montesquieu, Charles Louis de Secondat, barón de 19
Montijo, Eugenia de 121
Moñino y Redondo, José (conde de Floridablanca) 59, 205
Mopox (condado) 57
Mora, factor 156
Morales Carrión, Arturo 72
Morales, José Manuel 225
Morán, Blas 108
Morán, Miguel 106
Moran, Ambrosio de, esclavo 106
Moran, Pablo de, esclavo 106
Moré, José Eugenio 202, 222, 229
Moret y Prendergast, Segismundo 293, 295
Morphy Porro, Juan 123
Morphy, Guillermo (conde de Morphy) 123
Morrison, Toni 45, 90
Mozo de la Torre Garvey, Ana 301
Mullen, Stephen 31
Muntadas (familia) 252
Muñangorri, José Antonio de 273
Muñoz y Sánchez, Agustín Fernando (duque de Riánsares) 120, 219, 220, 222-225, 229, 252
Muñoz, José Antonio (conde de Retamoso) 252
Muro y Salazar, Salvador (marqués de Someruelos) 65, 109, 110, 152, 275
Murphy (familia) 123, 176, 177
Murrieta y Cía. 215
Musá, esclavo 284
Museo del Prado 148
Museo del Romanticismo 263
Museo Thyssen-Bornemisza 202
Mustich, Domingo 269-271
Mustich, José 270
Mustrich, Juan 176

N

Nabagüero, esclavo 288
Nagle, David 116-118
Napoleón 19, 64, 74, 83
Napoleón, Luis 121,
Narváez, Francisco 121
Narváez, Ramón María 120, 121, 264,
National Bank of Commerce 31
Naturgy 183, 215
Nerín, Gustau 105, 174, 176
Néstor, esclavo 143
Nicanor, esclavo 142
Noguera y Sotolongo, Vicente 291
Noriago, Joseph 118
Noriega, Olmo y Cía. 226
Núñez del Castillo, familia 119, 120, 145, 267
Núñez del Castillo Pérez de Abreu, Carlota 118
Núñez, Miguel 104

O

O'Donnell, Leopoldo (general O'Donell) 90, 120, 163, 208, 210-212, 221, 222, 256, 279,
O'Farrill Herrera, familia 56, 58
O'Farrill Herrera, hermanos 57
O'Farrill O'Daly, Richard (Ricardo) 55, 56
O'Farrill y Arriola, Catalina 56
O'Farrill y Arriola, Juan José 56
O'Farrill y Herrera, Gonzalo 50, 57
O'Farrill y Herrera, José Ricardo 57, 58, 78
O'Farrill y Herrera, María Josefa 58
O'Farrill y Montalvo, María Concepción 58
O'Farrill y O'Farrill, Jose Ricardo 58
O'Farrill, familia,178,199,216
O'Farrill, Gonzalo 50,57
O'Farrill, Orlando 59

Ojo, Olatunji 145
Olábarri, familia ٢٧٢
Olañeta, José Antonio 272
Oliván, Alejandro 215
Oliver Moll, Pedro 116
Oller Hermanos y Cía. 268
Oller, hermanos 268
Olózaga Almandoz, Salustiano de 147
Onofre, esclavo 142
Orconera Iron Ore Co. 274
Orden Militar de San Juan de Jerusalén 181
O'Reilly, familia 57,85,109,134,222
O'Reilly y de las Casas, Pedro Pablo (conde de O'Reilly) 109
Ormazábal, José María 66
Ormond, John 157, 178
Orwell, George 24

P

P. Rolo, Ignacio 245
Pablo Bosch, Escuder y Compañía 268
Pablo Miralda y Cía. 251
Pablo Muntadas y Hermano 252
Pablo Valiente, José 62, 110, 152
Pacheco, Joaquín Francisco 286
Packham, Henri 117
Papa Gregorio XVI 88
Parc Samá S.A 76
Parejo Cañero, Antonio Juan 222
Parejo, Manuel 252
Parque Güell 261
Partido Progresista 87, 266, 295
Pascual de Quinto, familia 289
Pasqual y Grau, Ramón 50
Pastor Calle, Francisco 52
Pastor Díaz, Ricomedes 286

Pastor Fuentes, Manuel 221
Pastor Fuentes, Manuel (conde de Bagaes) 221-225, 247, 256
Pastor Horta, hermanos 183
Pastor Horta, Francisco 52
Pastor Horta, José 183
Pastor, esclavo 142
Pastor, José María 293
Patrón, Juan José 65
Paula de Irigoyen, Francisco de 171
Paula Topete, Francisco de 159
Pavía y Rodríguez de Alburquerque, Manuel 299
Pedro Blanco y Cía. 239
Pedro el Grande 84
Pedro Forcade y Cía. 195
Pedro Martínez y Cía. 185, 194, 228, 238, 239, 242-246
Pedro, esclavo 139, 141, 143
Penguin Random House España 200
Peninsular de Teléfonos, compañía 200
Peñalver, Faustina 181
Peñalver, Nicolás 112
Peñasco, capitán 194
Pérez de la Riva, Juan 219
Pérez de Urría y Loynaz, José María 103
Pérez de Urría, Joaquín 103, 108, 112
Pérez Galdós, Benito 188, 290
Pérez Galdós, Ignacio 189
Pérez Galdós, Sebastián 189
Pérez Galdós, familia 189
Pérez Rolla, José 238
Pérez, Gabriel 117, 161
Perinat y Elío, Luis Guillermo de 206
Perinat, Guillermo de 206
Peter Harmony & Co. 178
Pétion de Villeneuve, Jêrome de 21

Pichardo, Esteban 146
Pimienta, José Jesús 84
Pinillos Sáenz de Velasco, Miguel Martínez de 220
Pinillos, Izquierdo y Cía. 221
Pinillos, Sáenz y Cía. 221
Pinto da Silva, Andrea 191
Pintó, Jaime 171
Piñeiro, Domingo 46
Pío, esclavo 139
Plá, familia 181-182
Plá e Hijo, sociedad 182
Plá y Martínez Picabia, Francisco 182
Plá y Monge, Antonio 181
Plá y Monge, Aquilino 181
Plá y Monge, José 181-182
Pla y Monge, Ramón (marqués de Amboage) 181
Plá, Franganillo y Cía. 182
Poey Aloy, Juan Francisco 108
Poey Aloy, Mercedes 149
Poey y Lacasse, Juan Andrés 149
Poey y Lacasse, Juan Bautista 108
Poey y Lacasse, Simon 108
Ponce de León y Balzán, Francisco Filomeno (marqués de Aguas Claras) 219
Portland Asland, empresa de cementos 257, 261
Prats, José 165
Prats, Pujol & Co. 165
Prim y Prats, Juan 60, 264, 293
Primo de Rivera y García-Lomas, Paloma 148
Primo de Rivera y Orbaneja, Miguel 58, 93
Primo de Rivera y Urquijo, Fernando 148
Primo de Rivera, José Antonio 93,
Primo de Rivera, Pilar 93
Príncipe de Asturias 123
Pueyrredón y Labrucherie, Juan Martín de 55
Pueyrredón, Juan Martín de 55
Puig Ferré, Antonio 76

Puig Ferrer, Miguel 76
Puig, Andrés 161
Puig, José 214
Pujols, Baltasar 198
Pushkin, Alexander 84

Q

Queipo de Llano, Gonzalo 301
Queraltó, Raymundo José 73
Quesada, Rafael de 210
Quintana, Lorenzo de 65

R

Ramírez, Pedro J. 261
Ramírez de Saavedra y Cueto, Enrique (duque de Rivas) 148
Ramis, Domingo 261
Ramón, esclavo 255
Rapalo, Bernardo 95
Rascón, Juan Saturnino 115
Rato Figueroa, Rodrigo 58
Rato y Hevia, Apolinar 58
Raventós, Juan 76
Raynal, Guillaume-Thomas 19
Real Compañía Africana 55
Recoletos, grupo de comunicación 261
Rediker, Marcus 51
Redman, George 244
Remisa Miarons, Gaspar de 263, 264
Remón Zarco del Valle, Manuel 119
Renovación Española 58, 302
Retortillo, Guillermo 171
Reverter Delmas, Emilio 301
Ricafort Palacín y Abarca, Mariano, general 208, 264, 282
Ricamá, Jayme 212-214
Richardson, Augustus L. 206

Ricla, condado 57
Ricomá, Jaime 79
Ricomá, Ventura 79
Riego, Rafael del 79
Riera y Hermanos 169
Riera, José 121
Ríos Rosas, Antonio de los 286
Rivas, ducado 148, 150
Rodrigo Alharilla, Martín 184
Rodríguez Burón, Tomás 245
Rodríguez Torices, Rafael 226
Rodríguez, José Ignacio 107
Rodríguez, Marcelino 191
Roig i Vidal, sociedad 79
Roig, Gaspar 166, 266
Roig, Joaquín 269
Roig Cánova, Juan 76
Roig Jacques, Juan 155
Roig Marcet, Juan 76
Roldán, José Antonio 123
Romay, Tomás 104, 105, 111
Romero de Juseu y Armenteros, Esther (marquesa de Casa Peñalver) 58
Romero Robledo, Francisco 232, 291
Romero, Tomás Antonio 45, 46
Romeu, Francisco 124
Roncali y Ferruti, Federico de 220
Roquer, Gumá y Cía. 257
Rosas (o Rojas), Ignacio Francisco
48
Rothschild, James 120, 178
Rovirosa, familia 176
Ruiz de Alcedo, Joaquín 268
Ruiz de Gámiz Zulueta, Juliana 231
Ruiz de la Prada de Sentmenat, Ágatha 122,261
Ruiz Zorrilla, Manuel 296,298
Ruiz, Manuel. Véase Manuela Ruiz 127

Ruíz, Manuela 127
Rumeu de Armas, Antonio 94
Rumeu de Armas, Juan José 94
Rumeu de Armas y Sánchez-Arjona, Aymar Fernando 94
Russel, John 175

S

Sabá, esclavo 284
Sabaté, Pedro 245
Saboya, dinastía 188
Saboya, Luis Amadeo de 188,297
Sacanell Sanjurjo, José 301
Saco, José Antonio 57,116,284
Sáenz de Heredia, José Luis 94
Sáenz de Heredia y Suárez Argudín, Casilda 93
Sáenz Valiente, Anselmo 55
Sáenz y Cía. 221
Sagasta, Práxedes Mateo 293,295,296
Sagra, Ramón de la 303
Sagrera, Juan 161
Sagristá, Juan 268
Saint-Méry, Moreau de 144
Sainz y Armada, José (VII duque de Rivas) 148
Salá, esclavo 284
Salamanca, José de 120,182,189,269
Salamanca, marquesado 186
Salgado, Guillermo 161
Salom, Francisca 71
Salomé Berio, Joze 170
Salvá y Pérez, Vicente 22
Samá Martí, Salvador (marqués de Marianao) 75-77,201,226,228,247
Samá Urguellés, Antonio 72,248
Samá y Mota, Francisca 228

Samá y Mota, José 76
Samá y Parés, Francisco 74
Samá y Torrents, Salvador 74-76
Samá y Vilardell, Juan 74
Samá, Bartolomé 74-75
Samá, familia 74-76,181,201,228
Samá, Herrera y Monge, sociedad 181
Samá, Jaime 76
Samá, Juan 74-75
Samá, Manuel 75
Samá, Pablo 73-74
San Felipe y Santiago (marquesado) 118,120,216,282
San José, Agustina de 127-128
San José, Manuela de Véase María Manuela, esclava 127-128
San Martí, Antonio 156-157
San Pedro, Ramón de 254
Sanfont 263
Sanromá, Joaquín María 297
Santa Ana de Bolueta, siderurgia 272
Santa Cruz de Oviedo, Esteban 92-94
Santa María, Juan de 66
Santiago, condado 60,200
Santillán González, Ramón 263
Santos Guzmán, Francisco 58
Santos, Francisco dos 244
Santos, José Ramón 124
Sanz y Posse, José Laureano 180
Sanz y Posse, José Leocadio 180
Sarratea e Idígoras, Martín de 55
Sarratea, Manuel de 54
Sarratea, Martín de 57
Satrústegui Bris, Joaquín Marcos (barón de Satrústegui)202
Satrústegui Bris, Patricio 197.201-202
Satrústegui Fernández, Joaquín 202
Satrústegui Gil-Delgado, Miguel 202
Scott, Rebecca 189

Sebastián de Lasa, familia 59-60,65.80,108,216
Sebastián Gumá y Soler, fábrica 265
Segorbe, ducado 57
Sección Femenina de la Falange 93
Segueido, Pedro 203
Seminario Teológico de Princeton 30
Sentmenat, Carlos de (IX marqués de Catelldosríus) 261
Sentmenat, Juan Güell de 261
Seo de Urgel, ducado 274
Serra (Sierra), Juan 253
Serra Farreras, José Mª 269
Serra Vidal, Josefa 257
Serra, José María 251-252
Serra, Mariano 260
Serra, Pablo 73
Serrano y Domínguez, Francisco (general Serrano) 289,291,293
Severina (hija de "la negra Catalina")
103
Seward, William H. 165
Siaca (rey) 177, 244
Sicart i Torrents, Isidro de (conde de Sicart) 266
Sicart Soler, familia 266
Sicart Soler, Isidro 266
Sicart Soler, Teresa 266
Sicart, familia 266
Silva Chaves, Juan A. 156
Silva y Fernández de Córdoba, Joaquina de (marquesa de Isasi) 267
Sirvent Urgellés, Mariano 251-252
Slopart, Roque 191
Smitds, Pedro 52
Smith, Adam 69
Smith, John 98
Sociedad Abolicionista 78, 89, 297
Sociedad Anónima de Productos Químicos 271
Sociedad Catalana para el Alumbrado por Gas 215
Sociedad del Canal de Isabel II 263

Sociedad del Ferrocarril de Barcelona a Tarragona 262
Sociedad del Ferrocarril de Barcelona a Tarrasa 262
Sociedad Económica de Amigos del País 111
Sociedad General del Crédito Mobiliario 75
Sociedad Hullera Española 200
Sociedad para la Abolición de la Trata de Esclavos 27
Sociedad Patriótica de Amigos del País 276
Solà Parera, Àngels 252
Soler Roig, Pablo 257,265
Soler y Pla, Santiago 299
Solís y Campuzano, Felipe 293
Sonesson, Birgit 265
Soroa y Suárez de Tangil, Manuel de 58
Sotolongo, Pedro de 73,75
Souza, Francisco Feliz de 191,194214,273
Stella, Alessandro 85
Studer, Elena 53
Suárez Argudín y García-Barrosa, José Antonio 93,247
Suarez Argudín y Ramírez de Arellano, Ángela 93
Suarez Argudín y Ramírez de Arellano, José Antonio 93
Suárez Argudín, familia 93
Suárez Argudín, José Antonio 93,216,228,247,291
Suárez, José Ildefonso 215
Sulfite y Murrieta, Aguirre 244

T

Tacón y Rosique, Miguel 208-209.252,256,264,278
Tangil y Angulo, Fernando Suárez de (conde de Vallellano) 57-58
Taylor, Moses 206,225
Teatro Tacón 102,224
Tello, Juan 121
Temple, Henry John (lord Palmerston) 209, 244-245
Terry (Tirry), familia 204
Terry Adriano, Andrés 205
Terry Álvarez, Bernarda 205

Terry MacNamara, Antonio 205
Terry y Adans, Tomás 203-206, 225, 229
Terry y Álvarez, José Antonio 205
Terry y Dorticós, María del Carmen (marquesa de Perinat) 206
Terry y Mendoza, José Antonio 205
Terry, Domingo 52, 198, 205
Thompson, Edward P. 25
Tintó Guzmán, Antonio 215
Tintó Miralles, Jaime 105, 212-215
Tintoré y Cía. 251
Tirry y Lacy, Juan 204
Toca Aguilar, Rafael de 248
Toca Gómez y Haro de la Vega, Rafael 212
Toca Gómez, Rafael de 248
Tomás Terry y Cía. 206
Tomás, esclavo 141, 179
Tomich, Dale 15, 42
Tomlinson, David 245-246
Topete Viaña, Juan Bautista 160, 280, 291
Torrens, Jaume 251
Torrents y Miralda, familia 251
Torrents y Miralda, Carlos 251
Torrents y Miralda, hermanos 251
Torrents y Miralda, Pablo 251
Torrents Pastor y Cía. 216
Torrents y Brecó, Julia 299
Torrents, Jaime 216, 299
Totosaus, José 176
Totosaus, José Miguel 176
Tous y Ascacíbar y Cía. 260
Trans-Atlantic Slave Trade 36, 112, 123
Tranvía de Barcelona a Sants 265
Trasmussas (Franujas), Juan 79
Trenor, Tomás (marqués de Turia) 107
Trius, Jaime 258
Tunno, Richard 111

Turia, marquesado 107
Turnbull, David 107, 285, 287
Turner, William 54
Tusquets Editores 200
Tyler, James 164, 243

U

Universidad de Georgetown 30
Universidad de Glasgow 31
Universidad de las Indias Occidentales 31
Universidad Pontificia de Comillas 200
Uztáriz, Juan Bautista 94

V

Valdés y López, sociedad 197, 204
Valdés, Domingo Antonio 197
Valdés, Jerónimo (general Valdés) 208, 221, 252, 279, 280, 283-286
Vapor Vell (Sants), fábrica 261
Vázquez, Juan 218
Vda. de Portilla, sociedad 185, 186
Vega, José de la 212
Vega, José Fernando de la 227
Vega-Inclán, Miguel de la (marqués de la Vega-Inclán) 263
Viada (Biada) Bunyol, Miguel 215, 264
Vicens Vives, Jaume 260
Vicente, esclavo 139
Vidal-Quadras, familia 122, 266
Vidal-Quadras, Manuel
Vidal-Quadras, Alejo 122
Vidal-Quadras Roca, Alejo 122
Vidal-Ribas, José 251, 267, 269, 271
Vidal y Cía. 122
Vidal Hermano y Cía.122
Vidal-Quadras Hermanos 122
Vidal y Pascual, José Antonio 74.118,217,251,256,257

Vidal, Melchor 214
Vidal, Mustich y Cía. 269
Vidal Sirvent y Canellas, casa comercial 96
Viguri, Luis 128
Viguri de la Fuente, Luis 128
Viladetó, Jayme 73
Vilanova, Josep 251
Vilar, Pierre 69,70
Vilardaga y Reynals, Julia 212
Vilches, Gonzalo de 261
Vildósola Martínez, José Ignacio 219
Vildósola, Bonifacio de 273
Villar, Gerónimo 281
Vincent, Bernard 85
Vinent Vives, Antonio (marqués de Vinent) 185-188,200
Vinent Vives, Francisco 185
Vinent Vives, José 185
Vinent, hermanos 185
Viñes y Castellets, Eugenio 229,232,234-236,296
Viñes Marín, Francisco 235
Viñes Roig, Vicente 235
Vives, Francisco Dionisio 146, 208, 280
Voltaire 19
Vries, Jan de38

W

Walker, Alexander 259
Wall, Isidro 205
Williams, Eric 240
Williamson, David Bell 193
Wilson Shufeldt, Robert 165
Willox, Brodie 241

X

Xifré Casas, Domingo 255
Xifre Casas, José 50,77,125,196,252-256,267
Xifré Horta, Josep 253
Xifré y Bëllow-Hamel, José 267
Ximénez, Ángel 238
Ximenez, Francisco 255
Ximeno de la Riva y García, Pedro Regalado (Pedro X. Harmony) 253,255

Y

Ybarra Hermanos y Cía. 274
Ybarra y Churruca, Emilio de 274
Ybarra y Cía. 274
Ybarra, familia 274
Ybarra, José Antonio 271-273
Ybarra, Josef 272
Ychazo (o Ichaso), Clemente 108
Yern, Yamé 166
Yradi, Martín 205
Yraeta y Azcárate, Francisco Ignacio
de 60
Yrineo de Yrigoyen, José 171,212

Z

Zamora Coronado, José María 103, 104
Zangróniz (familia) 173
Zangróniz Hermanos y Cía. 173, 174, 176
Zangróniz, Juan Bautista 217
Zangróniz, Juan José 100, 156, 157, 173, 174, 199, 228, 273, 274, 282
Zangróniz, Juan José (hijo) 174
Zangróniz, Ramón de 174
Zavala, Juan Bautista 281
Zendal, Isabel 126
Zequeira, José María 106
Zuaznabar, Fidel 169
Zulueta & Co. 165, 222, 227, 235-238, 240, 243, 244
Zulueta Amondo, Julián (marqués

de Álava) 73, 75, 76, 148, 166, 171, 178, 181, 195, 199, 201, 204, 208, 223-237, 239, 240, 248, 270, 296, 298
Zulueta e Isasi, Ernesto de 232
Zulueta y Samá, familia 76
Zulueta y Ceballos, Pedro Juan de (conde de Torre-Díaz) 186, 215, 226, 228, 236-239, 247, 248, 272
Zulueta y Ceballos, José Fernando de 237
Zulueta y Cía. 166, 228, 236
Zulueta y Madariaga, Pedro José de 237-242
Zulueta y Ruiz de Gámir, Alfredo 231
Zulueta y Samá, Eduardo231
Zulueta y Samá, Ernesto 231, 232
Zulueta y Samá, Salvador de 229, 231
Zulueta y Willcox, Brodie Manuel de 241
Zulueta, familia 236
Zulueta, Narciso 226
Zulueta, Tiburcio de 57

NOTAS

1 . En la presente obra se utilizan las denominaciones *español* e *hispánico* para referirnos a actores de la trata y la esclavización en América desde el siglo XVI que eran originarios de la actual España.

2 . El "paradigma indiciario" ha sido desarrollado por el historiador Carlo Ginzburg (1989 y 1993). Inspirado en la semiología médica que conduce al diagnóstico, lo propuso como una herramienta de indagación en las culturas subalternas, que se sirven de discursos, símbolos y elusiones que son comprendidas por sus destinatarios, mientras escapan al observador de otra época, cultura y condición social. El método es particularmente útil en el análisis microsocial, donde la indagación se mueve entre tentativas, conjeturas y pruebas, revalorizando fuentes que puedan iluminar espacios que permanecen en penumbra y aparentemente se ofrecen como impenetrables. El método es semejante, afirma Ginzburg, al que pudiera seguir un juez en una instrucción, y la práctica ha conducido, de centrarlo en las clases subalternas, a trasladarlo a individuos pertenecientes a otras clases sociales.

3 . Véase caricomreparations.org

4 . AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, cajas 24 y 25.

5 . AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, caja 18.

6 . AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, cajas 18 y 25.

7 . AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, caja 17.

8 . AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, cajas 28 y 25.

9 . AGI, Indiferente, legajo 2112, caja 1.

10 . AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, caja 33.

11 . AGI, Indiferente, legajo 2119, caja 19; legajo 2125B, caja 61.

12 . ACA, Diversos, Junta Superior de Cataluña, caja 1, nº 2.

13 . AGI, Ultramar, cajas 338 y 348.

14 . AHN, Consejos, legajo 21449, nº 1.

15 . Ibídem.

16 . Ibíd.

17 . BNJM, CM, Morales, t. 79, nº 44.

18 . AHN, Estado, legajo 59, F.

19 . ACA, Diversos, Junta Superior de Cataluña, legajo 9, nº 8.

20 . AGI, Ultramar, legajo 332, nº 25.

21 . AGI, Ultramar, legajo 330, nº 53.

22 . AGI, Indiferente, legajo 2121, nº 85.

23 . AGI, Ultramar, legajo 334.

24 . DSC, 5 de marzo de 1837.

25 . AHN, Ultramar, legajo 3548/1, nº 1.

26 . AHN, Ultramar, legajo 3548/1, nº 3.

27 . Es así como he conocido algo de mi nombre. Lo recibí por el único hermano de mi madre, mi padrino; a él, sus padres, monárquicos, se lo pusieron en 1928 inspirados en el nombre del hijo del dictador Primo de Rivera, que lo recibió por esa tradición familiar que transmite el nombre de pila del primogénito de abuelos a nietos, y le llegó del bisabuelo negrero.

28 . DSC, 17 de enero de 1845.

29 . AGI, Contratación, legajo 5482B, nº 1, r. 139.

30 . AGI, Ultramar, legajo 150, nº 51.

31 . AGI, Ultramar, legajo 27, nº 7.

32 . AGI, Estado, legajo 4, nº 6.

33 . AGI, Ultramar, legajo 29, nº 41.

34 . AGI, Indiferente, legajo 2153, nº 90; legajo 2154, nº 105 y 118; y legajo 2155, nº 81.

35 . AGI, Ultramar, legajo 148, nº 50; y legajo 4601, nº 30.

36 . AHN, Diversos, Títulos familias, legajo 3399, nº 114, exp. 1.

37 . Ibídem.

38 . AGI, Indiferente, legajo 1558-A.

39 . AGI, Arribadas, legajo 441, nº 80.

40 . AGI, Indiferente, legajo 2136, nº 101.

41 . AHN, Ultramar, legajo 3550, nº 4.

42 . BNJM, CM, Alfonso, nº 51.

43 . AGI, Ultramar, legajo 35, nº 11.

44 . BNJM, CM, corresp., nº 5.

45 . BNJM, CM, corresp., nº 19/2.

46 . AGI, Ultramar, legajo 354, nº 8.

47 . AHN, Ultramar, legajo 4702, nº 10 y 11.

48 . AHN, Ultramar, legajo 4681, nº 30 y 51.

49 . AGI, Indiferente, legajo 2147, nº 98.

50 . AGI, Contratación, legajo 5505, nº 1, r. 70.

51 . AHN, Estado, legajo 8015.

52 . BNJM, CM, act. nº 1.

53 . AGI, México, legajo 2499A, nº 62; Arribadas, legajo 441, nº 186.

54 . AHN, Diversos, Títulos Familias, legajo 3406, nº 132, Exp. 1.

55 . BNJM, CM, Monte.

56 . AHN, Diversos, Títulos familias, legajo 3540, nº 4, exp. 15.

57 . AMV, Villanueva del Grao, 85.

58 . AHN, Ultramar, 3548.

59 . AHN, Ultramar, legajo 3548.

60 . AHN, Ultramar, legajo 3547, nº 49.

61 . AHN, Ultramar, legajo 3553, nº 116.

62 . AHN, Ultramar, legajo 3547.

63 . AHN, Ultramar, legajo 3583.

64 . AGI, Indiferente, legajo 2122, nº 47.

65 . AGI, Indiferente, legajo 2123, nº 32.

66 . AGI, Indiferente, legajo 2131, nº 167.

67 . AGI, Arribadas, legajo 440, nº 18.

68 . AHN, Estado, legajo 8015.

69 . AHN, Estado, legajo 8015, nº 34, exp. 3.

70 . AHN, Estado, legajo 8015, nº 34, exp. 3.

71 . BNJM, CM, Alfonso, caja 27.

72 . BNJM, CM, Alfonso, cajas 16 y 17.

73 . AHN, Ultramar, legajo 4617, nº 13.

74 . AHN, Ultramar, legajo 4614, nº 32.

75 . DSC, 17 de junio de 1870.

76 . AHN, Ultramar, legajo 3554.

77 . Ibídem.

78 . DSAN, 17 de febrero de 1873.

79 . DSAN, 27 de febrero de 1873.

80 . DSAN, 17 de febrero de 1873.

81 . DSAN, 18 de febrero de 1873.

82 . AHN, Ultramar, legajos 4885 y 4881.

83 . AHN, Ultramar, legajo, 4881.

Índice

AGRADECIMIENTOS
INTRODUCCIÓN UNA HISTORIA ATLÁNTICA DE ESPAÑA, UN PASADO INCÓMODO
- Para saber de lo que hablamos
- Las travesías del lenguaje
- Nuestros negreros
- Re-conocer el pasado, reconciliarnos con el futuro

CAPÍTULO 1. LIBERTAD: COMERCIAN CON SERES HUMANOS
- Un negocio de nuestros días
- La fortuna del Río de la Plata y la destructora sirigonza
- La saga O'Farrill, o la ambición sin límites
- El modelo de negocio en el Caribe
- Asidos a/y por las cadenas: migrantes y esclavos

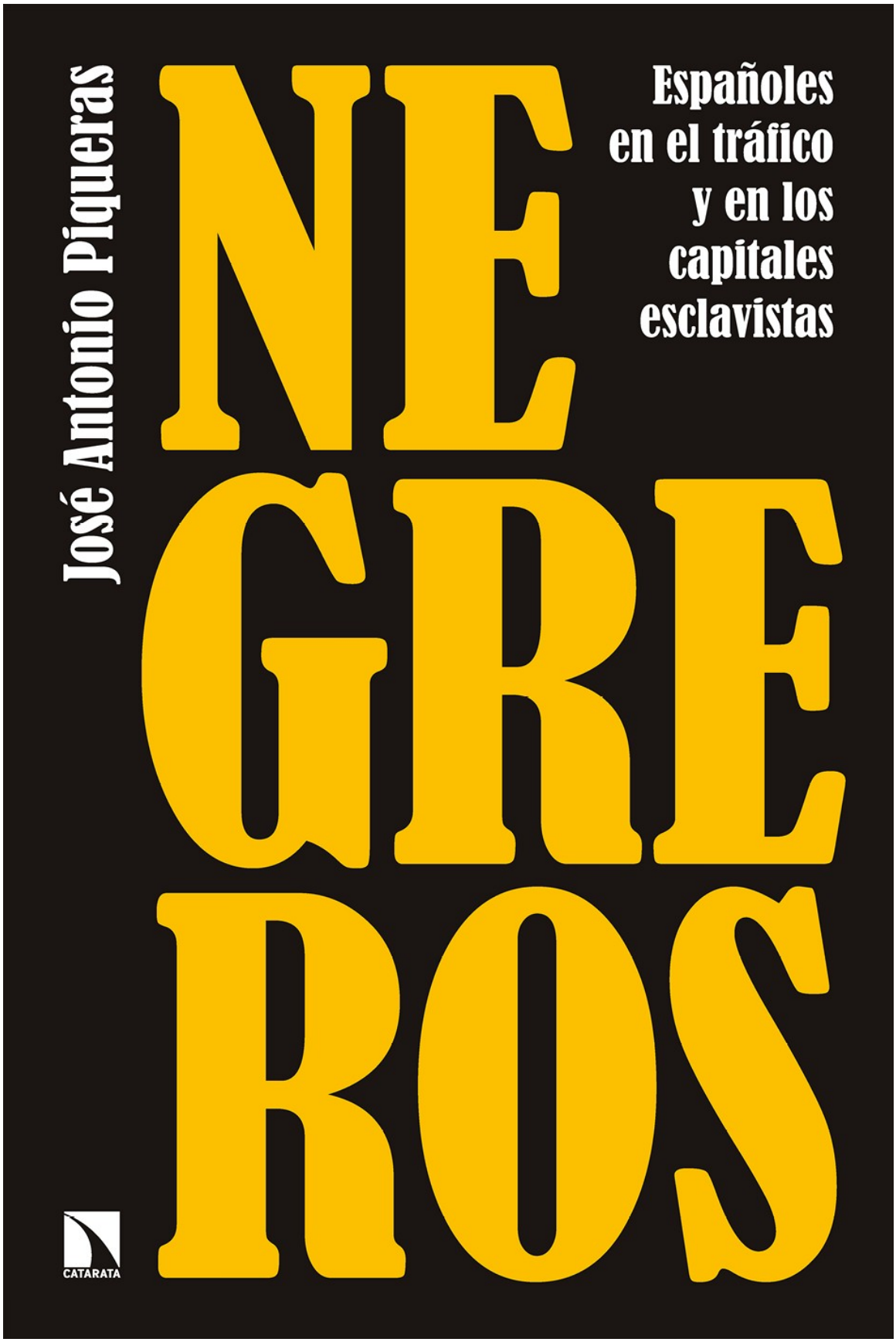
CAPÍTULO 2. LA GRAN BONANZA
- Lo reprueba la sociedad, lo ampara la autoridad
- Cuesta Manzanal: la audacia del pionero
- Aunque negros y esclavos, no son fardos
- Juan Madrazo: el indiano litigante
- La llamada de África: Antonio Frías
- El negrero seducido por Madrid: Drake del Castillo
- De Santiago de Cuba a Cádiz
- De la costa en brumas a las tinieblas

CAPÍTULO 3. LO QUE LAS NALGAS DE BLAS LUCUMÍ DIJERON A DOMINGO ALDAMA
- Rudas faenas
- Querían ganar jornal por sí
- Todo se hallaba sacrificado a la producción

CAPÍTULO 4. TRAVESÍAS SIN FIN
- Una fuente cenagosa
- La técnica del oficio
- El capital por bandera
- En el vientre de El Caimán

CAPÍTULO 5. UN FABULOSO NEGOCIO EN LA SOMBRA

Entre África y La Habana: Zangróniz y Pedro Blanco
Gallegos y asociados
Tesón y carÁcter ahorrativo
Rico como Manzanedo
De la montaña y el llano: López y López, Calvo, Terry
CAPÍTULO 6. EL CÁRTEL GÓMEZ-ZULUETA-BORBÓN
El gran traficante: Joaquín Gómez
Las tribulaciones del naviero: Jaime Tintó
En sociedad con el intendente Pinillos
Un desarrollo científico al servicio de Su Augusta Majestad
El 'príncipe de los esclavistas': Julián Zulueta
Viñes: el intrépido marino sin alma
Un banquero de la City con las manos sucias: Zulueta & Co.
Con la iniquidad en la frente: Pedro Martínez
CAPÍTULO 7. BLANQUEAN CENTENES
El engranaje industrial
Secretos clamorosos: José Xifré y Juan Güell
El nuevo self-made man: la familia Flaquer y algunas por el estilo
De la trata a la fabricación y la banca: Llano y Vidal-Ribas
La tentación del diablo: Epalza e Ybarra
CAPÍTULO 8. ENVUELTOS EN EL PABELLÓN NACIONAL
Levantaron, desde la nada, prodigiosas fortunas
Comprando voluntades, nada les detiene
El poder del partido negrero
Integristas: nada se resiste al rencor de raza
ANEXO
BIBLIOGRAFÍA
ÍNDICE DE NOMBRES
NOTAS


José Antonio Piqueras
NEGREROS
Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas
CATARATA